



L'Urbanisation de nos Sociétés

« Eh bien, c'est ça la ville : s'occuper de tous les quartiers sans oublier l'ensemble, s'occuper de tous les secteurs sans oublier l'ensemble, s'occuper des âges, de tous les âges sans oublier l'ensemble, s'occuper de toutes les catégories sociales sans en oublier aucune, mais toujours sans oublier l'ensemble, le détail et le tout, et puis évidemment l'international ».

Discours d'Erik Orsenna, de l'Académie Française, le 19 décembre 2007 [Erik Orsenna]

**Synthèse des travaux menés
durant l'année scolaire 2018-2019
par les membres du Club de Citoyens
des A.I.L. de Ste Anne
– Marseille 8^{ème} –**

Les hommes se rassemblent dans les villes pour vivre, ils y restent pour jouir de la vie.

Aristote

La Prévention de la criminalité commence par une réflexion sur l'urbanisme.

Daniel Pennac

Les grandes villes du monde sont toutes affligées de deux plaies : le luxe excessif et la misère.

Abbé Pierre

Le Charme est une notion étrangère aux urbanistes.

Nicolas Hulot

La carte orange est le plus grand urbaniste du XXIème siècle elle favorise à l'infini le mouvement dans les villes devenues mégapoles.

Antoine Grumbach

Ce n'est pas dans je ne sais quelle retraite que nous nous découvrirons : c'est sur la route, dans les villes, au milieu de la foule, chose parmi les choses, hommes parmi les hommes.

Jean Paul Sartre

Les matériaux de la planification urbaine sont les suivants : ciel, espace, arbres, acier et ciment, dans cet ordre et cette hiérarchie.

Le Corbusier

C'est dans les villes les plus peuplées que l'on peut trouver la plus grande solitude.

Jean Racine

Les villes portent les stigmates des passages du temps, et occasionnellement les promesses d'époques futures.»

Marguerite Yourcenar

La démarche que poursuit le Club de Citoyens est d'organiser nos rencontres autour de discussions / débats à propos de sujets de société qui nous interpellent, cela dans le but de mieux comprendre le monde dans lequel nous vivons.

Le passage d'une société rurale à une société quasiment urbaine est un des thèmes qui interroge notre société du 21^{ème} siècle. Ceux qui ont un certain âge se rappellent de cette vie à la campagne, nous avons pour beaucoup des racines campagnardes, ce sont des moments de vacances durant lesquels on retrouvait la vie frugale, les odeurs de la nature, le contact avec les animaux, les travaux des champs ... souvenirs ... souvenirs le contexte a bien changé ! Y compris pour ceux et celles qui vivent hors des villes.

De 1960 à 2017, la population mondiale urbanisée est en effet passée de 33 % à 55 %, voire 80 % pour les Etats membres de l'OCDE. Partant de ce constat, nous nous interrogerons sur les causes et les effets de ce mouvement. Les conséquences sont nombreuses en effet, tant au plan économique que social ou environnemental.

Sont-ils toujours négatifs et irréversibles, comme nous aurions tendance à le croire *a priori* ? Que penser de l'avenir, et notamment des évolutions architecturales et urbanistiques visant à organiser la vie urbaine ? Que penser également du mouvement de « retour à la campagne », que l'on voit se dessiner en France notamment ?

Ainsi, le thème retenu pour cette session 2018/2019 est **l'Urbanisation dans nos sociétés**,

Certes pour vivre en société il est nécessaire de créer des lieux d'échange, des lieux de créativité, des lieux où s'exerce le pouvoir politique, ce qui nécessite une organisation, ce qui est le propre de l'urbanisme.

Cependant « l'Urbanisme » sorte de science qui permet par exemple l'architecture de nos villes, n'est pas exactement ce que nous souhaitons approfondir

Ce qui ressort de nos propos est bien **d'étudier le phénomène d'urbanisation qui nous paraît être subi plutôt que maîtrisé par les Hommes**. D'ailleurs localement nous avons pu mesurer « grandeur nature » cette assertion. En effet ce printemps dernier dans le quartier de Ste Anne à Marseille un projet dit **O.A.P STE ANNE « Orientation d'aménagement et de programmation »** a mobilisé une grande partie de la population. Ce programme prévoit (nous espérons parler au passé) un ensemble immobilier comprenant trois tours de 54m de hauteur abritant quelque millier de personnes, dénaturant totalement cet espace à caractère villageois. Cette mobilisation locale a bien sûr alimenté nos débats, conscients de la constatation que ce phénomène d'urbanisation est sociologiquement et socialement importants.

Si le besoin de ville est inéluctable, en creux il montre aussi la désertification du reste du territoire.

Si d'aucuns pensent que cette urbanisation visible d'ailleurs sur l'ensemble de la planète est constitutive de l'humanité, comment alors peut-on repenser la ville ? Comment la faire évoluer sans tomber dans la ghettoïsation, ou l'inadaptation en terme par exemple de transports, de logements, de vivre ensemble ?

Le plan adopté pour relater nos réflexions sera le suivant :

- Historique et évolution du phénomène d'urbanisation.
- Analyser les causes et les conséquences de cette urbanisation
- Comment repenser la ville dans un développement maîtrisé, dans une architecture conçue en fonction d'une vie sociale favorisant **le mieux vivre ensemble**.

Première Partie Historique et évolution

1- Définition de l'urbanisation, de l'urbanisme.

Étymologie de "urbanisation" : Nom formé à partir d'éléments latins : l'adjectif « **urbanus** », lui-même issu du nom « **urbs** » (la ville, le suffixe nominal « -atio », qui sert à former des noms et qui donne «-ation » en français.

D'après son étymologie, ce mot, apparu en français au XIX^{ème} siècle, signifie donc « le fait de transformer la ville ». L'urbanisation est l'action d'urbaniser, c'est-à-dire de favoriser, de promouvoir le développement des villes par la transformation de l'espace rural en espace urbain.

Le terme "**urbanisation**" désigne aussi le phénomène historique de transformation de la société qui se manifeste par une concentration croissante de la population dans des agglomérations urbaines. L'urbanisation se mesure par le nombre d'habitants dans les villes par rapport à l'ensemble de la population, la densité de population, l'extension territoriale des villes et ses conséquences sur le mode de vie.

L'urbanisme est l'art de construire, de transformer, d'aménager les villes au mieux de la commodité, suivant les règles de l'esthétique et de l'hygiène. En tant que discipline et domaine professionnels, l'urbanisme recouvre l'étude du phénomène urbain, l'action d'urbanisation et l'organisation de la ville et de ses territoires.

2- L'urbanisation : un phénomène croissant

Depuis les premières cités de la fin du Néolithique, l'urbanisation n'a cessé de croître à travers les âges. En Europe, le processus s'est accentué au Moyen Âge, puis brutalement accéléré avec l'avènement de l'ère industrielle et le phénomène de l'exode rural motivé par le développement de l'industrie et des services, sources d'emplois nouveaux.

Aucune région du monde n'échappe à cette tendance. De moins de 4% en 1800, le taux de la population mondiale vivant en zone urbaine est passé à 15% en 1900 puis à 30% en 1950. Le cap symbolique des 50% a été franchi en 2007.

Si, aujourd'hui, le taux de croissance démographique des villes est moins élevé que lors des dernières décennies, il n'en reste pas moins positif, avec des projections à 80% de population urbaine en 2025 dans de nombreux pays.

L'**urbanisation** est un mouvement historique de transformation des formes de la société que l'on peut définir comme l'augmentation du nombre de ceux qui habitent en ville par rapport à l'ensemble de la population. C'est donc un processus de développement des villes et de concentration des populations dans ces dernières. Le processus spatio-temporel de l'urbanisation se fait différemment selon les pays et les villes. L'urbanisation peut se faire autour de villes déjà existantes, généralement dans des territoires jugés attrayants ou pour des raisons culturelles et historiques (capitales) ou religieuses (La Mecque, Lourdes...), ou sur des zones commercialement, industriellement ou militairement stratégiques (ex : bases militaires). Certaines villes champignons sont nées autour de ports et d'industries positionnés autour de ressources minérales, énergétiques ou humaines (main-d'œuvre bien formée, et/ou bon marché). L'urbanisation présente un caractère exponentiel (nettement avéré depuis les années 1800) qui semble être vécu comme une fatalité par la plupart des gouvernements et aménageurs. En 2007, on estime que le taux d'urbanisation mondial dépasse les 50 %.

- Historique

Urbanisation au Néolithique

La période Néolithique s'accompagne d'un modèle de subsistance des groupes humains fondé sur l'agriculture et l'élevage. Cela implique une progressive sédentarisation. Des constructions durables apparaissent alors avec l'invention de l'irrigation, de l'écriture et la spécialisation du travail. L'archéologue australien Vere Gordon Childe utilise le premier les termes de "révolution néolithique" et "révolution urbaine" pour désigner cette période.

Les premières villes importantes connues grâce à des fouilles archéologiques apparaissent à la fin du Néolithique. Celles de la culture de Cucuteni-Trypillia (du nom de deux villages) était une culture néolithique des 5^e et 4^e millénaires avant notre ère, localisée autour du Dniestr, entre les Carpates et le Dniepr, où elle donna naissance à des agglomérations proto-urbaines d'extension considérable pour l'époque à partir de la fin du V^e millénaire avant notre ère, en Ukraine, Roumanie et Moldavie. Ces villes pouvaient atteindre plus de 15 000 habitants et couvrir plusieurs kilomètres carrés, elles avaient déjà un urbanisme très planifié et organisé, en plan elliptique concentrique.

En 2010 une découverte importante, celle de Tell Zeidan, au Nord de la Syrie. Tell est une colline artificielle formée par les ruines d'un village antique. Cette cité serait apparue entre 5500 et 4000 avant J.C. On a retrouvé sur le site les traces d'un artisanat de luxe, de réseaux d'échanges et d'un urbanisme monumental. **Le site est composé de trois grandes buttes** sur la rive est de la rivière Balikh, légèrement au nord de son confluent avec la rivière Euphrate, et est située à environ 5 km à l'est de la ville syrienne moderne de Raqqa(ou Raqqa). **Ce site de Mésopotamie et du réseau hydrographique du Tigre-Euphrate** est souvent appelé le **berceau de la civilisation**.

Certains chercheurs voient en Solnitsata, une ville européenne datant de 4700 à 4200 ans avant Jésus-Christ, la plus ancienne ville d'Europe connue à l'heure actuelle. Solnitsata est le nom d'une ville préhistorique, découverte près de Provadia dans le nord-est de la Bulgarie. Les recherches archéologiques qui ont débuté en 2005, ont mis en évidence une petite bourgade entourée de murs qui devaient protéger la production locale de sel, apparemment abondante dans cette région¹... Elle aurait compté 350 habitants environ.

On trouve à la fin du Néolithique, en Europe, des cités lacustres, construites en bord d'un lac et parfois érigées sur pilotis. On peut citer les sites

du lac de Chalain dans le Jura, de Bevais et d'Auvergnier à Neuchâtel.

Urbanisation antique

Les grandes villes apparaissent ensuite dans l'Antiquité ancienne entre 3500 et 1500 av. J.-C. dans les régions fertiles et limoneuses de Mésopotamie comprises **entre le Tigre et l'Euphrate (Uruk)**, aujourd'hui l'Irak, puis en Syrie, en Égypte, dans les vallées du Nil et du Jourdain, dans la vallée de l'Indus (Mohenjo-daro) et du Yangzi Jiang. Il s'agit d'une véritable « révolution urbaine » réalisée non pas par une incorporation progressive de traits urbains dans le village mais d'une fondation de ville, ou sa refondation à partir d'un village : les villes sont créées non en fonction de ressources ou de climat favorables mais elles sont initialement consacrées à une divinité ou à un héros. Les fouilles de l'ancienne cité mésopotamienne d'Uruk, située sur les bords de l'Euphrate, mettent au jour une véritable cité Etat, berceau de la **civilisation sumérienne** sa population en -3000 serait de **45 000 ha**. On a retrouvé la trace, de routes commerciales vers l'Iran et l'Anatolie et d'indices de spécialisations dans l'administration et l'artisanat.

Les Cités Grecques

En Grèce le peuplement se concentre surtout dans des forteresses comme Mycènes ou Tyrinthe. Certaines forteresses telles Athènes (À son apogée, aux environs du V^e siècle avant J.C., son territoire s'étendait sur 2650 kilomètres carrés, et on pense que **250 000 à 300 000 personnes** y habitaient) ou Sparte (10 000 ha semble-t-il) deviennent des villes. On y retrouve une organisation particulière : **L'Acropolis**, la **ville haute**, est le lieu dédié aux divinités et un lieu de refuge pour les populations en cas de menace.

la ville basse (Astu) est vouée aux activités de commerce et à la vie civile (agora, théâtre, boulè...) des quartiers spécialisés peuvent se développer comme celui du Pirée à Athènes, organisé autour du Port et tourné vers la mer

C'est en Grèce que l'on voit apparaître les premiers penseurs de l'urbain. Les philosophes antiques pensent la nécessité d'un aménagement, d'hygiène, de circulation et de défense dans la ville. À partir de 480 avant J.C. la ville grecque est pensée et construite selon des plans d'aménagements. Le planificateur urbain **Hippodamos de Milet** démocratise l'emploi du plan en damier ou plan hippodamien. Il est l'auteur d'un ouvrage sur l'urbanisme auquel se réfère Aristote dans La Politique. Cette nouvelle organisation urbaine planifie des villes tournées vers la mer avec des rues qui se coupent en angle droit et s'organisent en échiquier

La ville romaine

Rome, dont la population en -100 AVJC serait de **400 000ha** connue aussi sous le nom de **l'Urbs** (soit la ville, étymologie du mot **urbain**) est la cité romaine par excellence. Comme les autres villes romaines, elle est construite sur le **modèle grec**. On trouve dans la ville romaine des édifices qui répondent à la nécessaire fonction de commandement et de pouvoir des villes : un **forum**, un **amphithéâtre**, **des temples**...

En 64, le **grand incendie de Rome** ravage une partie de la ville. L'empereur Néron élabore un plan d'urbanisme qui marque profondément l'organisation de la ville. **La Nova Roma** se caractérise par des rues plus larges, la construction de portiques la régularisation des quartiers... Seuls les quartiers touchés par l'incendie sont réorganisés.

Les autres villes en Europe Certaines études récentes remettent en question le fait selon lequel la ville en Europe est un modèle importé de Rome puis de Grèce. Il existe, en Europe, avant la diffusion du modèle romain de la ville des formes urbaines spécifiques. Par exemple, en 500 avant J.C., on trouve des "**chefferies complexes**" dans la Gaule celtique et au Nord des Alpes. Il s'agit d'une organisation des villages, marquée par un **urbanisme monumental** et une organisation en réseau. Cette forme d'organisation disparaît au V^e siècle. On trouve en Europe occidentale et en Europe centrale dès le III^e siècle des **oppidums** (du latin m *oppidum*, pl. *oppida* : « ville », « agglomération généralement fortifiée »). Il s'agit de lieux aux fonctions économiques, politiques et parfois religieuses, habités en permanence et situés sur des sites protégés. Les oppidums connaissent leur âge d'or au II^e et I^{er} siècle AJC. L'archéologue français **Joseph Déchelette** va jusqu'à parler de "**Civilisation des oppida**" pour définir l'unité culturelle celte. On a mis au jour lors de fouilles archéologiques sanctuaires, quartiers d'artisanats et routes commerciales qui témoignent d'un niveau avancé de civilisation. On connaît par exemple **l'oppidum de Corent** dans la **Puy de Dôme** et son espace en fer à cheval où était réuni le peuple. On trouve encore des oppidum dans le **Haut Moyen Âge**.

Urbanisation médiévale

Le Moyen Âge est une période d'essor et de développement du « fait urbain » tant en Orient qu'en Occident ou en Amérique du Sud. On a connu de réels mouvements historiques dans l'urbanistique médiévale **après le X^e siècle**, telles les structures urbaines de type **Bastides en France**.

L'historien médiéviste Henri Pirenne dénote un **déclin des villes à partir du VII^e siècle** du fait de la

fin du grand commerce entre l'Orient et l'Occident. Les menaces d'invasion poussent les villes à se replier sur elles-mêmes au sein d'enceintes. Elles assurent les fonctions de **diocèse** et de **castrum défensif**. **La cité est la résidence de l'évêque, chef-lieu de diocèse et centre de pouvoir du comte.**

L'essor des villes (XI^e-XIII^e siècle)

La croissance démographique et rurale et la reprise du commerce provoquent la renaissance des villes. Elles restent cependant de taille modeste. On élargit les enceintes et de nouvelles paroisses apparaissent. On appelle alors les habitants des villes, les **bourgeois** (au sens d'habitants du bourg). Au sein de ces nouvelles communautés urbaines se développent de nouvelles façons de travailler, de cohabiter et de gouverner.

Urbanisation à l'époque moderne

C'est seulement, la nette **augmentation des populations urbaines après 1800** par **l'industrialisation** et **l'exode rural**, qui permet au terme urbanisation d'être un terme générique.

L'urbanisation en France En France, l'urbanisation a commencé très progressivement avec les débuts de la **Révolution Industrielle au milieu du XIX^e siècle**. Au fur et à mesure que l'activité économique a fait sa transition d'un modèle essentiellement agraire vers un modèle plus industriel, les populations se sont déplacées pour trouver des emplois qui bien souvent, étaient offerts dans les villes.

L'exode rural a surtout été **rapide à partir du début du 20^e siècle** et en particulier à partir **des années 1920-1930**. Jusqu'au début des années 1930, la majorité de la population était encore rurale mais à partir de cette période les choses commencent à s'inverser.

A la veille de la révolution industrielle 90% de la population vivait à la campagne, en 2009, le taux d'urbanisation est de 82%. L'urbanisation, phénomène s'accéléralant à la révolution industrielle en France, correspond à un mouvement historique de transformation des sociétés que l'on peut définir comme l'augmentation de ceux qui habitent en ville par rapport à la population totale française. Il s'agit d'un développement des villes, en nombre d'habitants et en extension territoriale, ayant des conséquences sur les modes de vie. Que ce soit lors de la révolution industrielle, lors de l'exode rural de 1970 ou encore lors de l'explosion du travail tertiaire dans les villes, l'urbanisation n'a jamais cessé. Il s'agit donc d'un **phénomène constant** amenant des déséquilibres au sein même des villes lorsqu'elles doivent s'adapter à l'accroissement de la population

mais aussi entre les villes elles-mêmes car certaines profitent plus de ce phénomène que d'autres, la **centralisation parisienne étant le symbole de ces inégalités.**

En 2010, près d'un siècle plus tard, ce sont près de 78% des français qui habitent en zone urbaine. La vitesse du phénomène d'urbanisation a certes diminué, mais il continue à progresser chaque année. Cependant, alors que la première phase d'urbanisation concentrait essentiellement les populations dans les centres villes, on assiste depuis une trentaine d'années à un phénomène nouveau : La **périurbanisation : Les individus se concentrent autour des centres villes, notamment dans les banlieues.**

L'urbanisation dans le monde

Dans le monde, on observe un peu partout des phénomènes d'urbanisation. Généralement, l'urbanisation va de pair avec le développement économique industriel d'une région ou d'un pays. En quête d'un développement économique plus propice, de nombreuses populations se déplacent vers les villes.

Actuellement, plus de 70% de la population mondiale vit dans les villes, contre seulement 15% en 1900 ou 50% en 2007.

□ À titre de comparaison, pourcentage de la population mondiale habitant en ville :

▶ 1800, 3,4 % ▶ 1900, 15 % ▶ 1950, 30 %
▶ 2007, 50 % ▶ 2015, 69 %

En 2007, le taux d'urbanisation atteint le seuil historique de 50 %, la population urbaine dépasse la population rurale.

Au rythme actuel et d'après les projections de l'ONU, 65 % de la population sera urbaine en 2025, et plus de 80 % dans de nombreux pays. **Il y a déjà en 2000, 213 villes de plus d'un million d'habitants, et 23 métropoles de plus de 10 millions d'habitants. À titre de comparaison, en**

2017, plus de 600 villes ont plus d'un million d'habitants et 46 villes plus de 10 millions d'habitants⁶. Selon l'ONU (FNUAP), la population urbaine pourrait encore doubler d'ici 100 ans. Entre 1900 et 2000, la population urbaine a été multipliée par 20 alors que la population mondiale se contentait de quadrupler.

Dans les années 1960-1970, les taux de croissance de nombreuses agglomérations atteignaient les 7 à 8 % annuellement, ce qui donne un **doublent de la population en 10 ans**. Aujourd'hui, les mêmes agglomérations ne s'accroissent plus que de 1 à 3 % par an. Les chiffres de population les plus récents montrent en effet, tous sans exception, une baisse très importante de la croissance démographique urbaine. Pour autant, l'augmentation de la population dans les villes n'est pas terminée, celle-ci reste largement positive et les taux s'appliquent à des effectifs énormes : **2 % supplémentaires par an représentent tout de même 30 000 habitants pour une agglomération de 1,5 million d'habitants.**

A titre indicatif : liste des 20 <villes> les plus peuplées du monde :

Chongqing (Chine) + de 30M – Shanghai (Chine) 24,2 M – Pékin (Chine) 21,7 M – Karachi (Pakistan) 21,4M – Lagos (Nigéria) 21M – New Delhi (Inde) 16,7M – Istanbul (Turquie) 14,6M – Canton (Chine) 12,7M – Bombay (Inde) 12,4M – Moscou (Russie) 12,1M – Dacca (Bangladesh) 12M – Le Caire (Egypte) 11,9M – Sao Paulo (Brésil) 11,8M – Lahore (Indonésie) 11,3M – Jakarta (Indonésie) 10,9M – Shenzhen (Chine) 10,4M – Seoul (Corée du Sud) 9,8M – Tianjin (Chine) 9,3M – Tokyo (Japon) 9M.

Autre classement concernant les <agglomérations> différent du précédent – les 10 plus importantes:

Delta de la Rivière des Perles (Chine) 70.5M comprend villes Guangzhou/Shenzhen/Hon Kong/Macao : c'est une ville sans fin – Tokyo (Japon) 42.8M – Jakarta (Indonésie) 31,6 M – Delhi (Inde) 26,4M – Séoul (Corée du Sud) 25,4 M – Bombay (Inde) 24,3M – Shanghai (Chine) 24,2M – Manille (Philippines) 24,1 M – New York (USA) 23,6M – Le Caire (Egypte) 22,9M. Et encore Rio de Janeiro-Mexico-Sao Polo-Calcutta-New York avec toute plus de 20 millions d'habitant.

Deuxième partie : analyser les causes et les conséquences de cette urbanisation

Le rappel historique qui précède démontre que Le phénomène de centralité est aussi ancien que celui d'humanité. Il semble que les hommes aient ressenti très tôt le besoin de posséder des lieux de référence et de mémoire contribuant à défaire le caractère informe de l'espace. Avec la révolution néolithique et la sédentarisation apparaissent les premiers villages. Très vite, de plus grosses agglomérations, que l'on peut qualifier de villes, voient le jour. On y retrouve presque partout des lieux de rencontre pour les populations urbaines – espace politique comme **l'agora ou le Palais**, espace religieux comme le **Temple ou l'Eglise**. La création d'un surplus de produits agricoles permet leur échange contre des biens manufacturés, voire des services fournis par un nouveau type de travailleurs. Échoppes et étals des artisans s'installent à proximité des lieux de socialisation, créant des **marchés** dont le rôle va croître au fil du temps. Ces noyaux, amalgames d'activités diverses, vont constituer les centres des villes qui vont croître et se développer de manière aréolaire comme l'atteste l'exemple des enceintes successives de Paris et de nombreuses autres villes européennes et chinoises.

Économistes, géographes et historiens s'accordent pour considérer la ville comme l'institution sociale qui va accélérer – pour certains créer –, la **division du travail et la spécialisation des tâches**. Comme Adam Smith devait le remarquer, « le fermier des Highlands est à la fois le boucher, le boulanger et le brasseur de son ménage ». Dès qu'une ville atteint une certaine taille, chacun a la possibilité de se spécialiser et d'obtenir un niveau plus élevé d'efficacité dans ses activités professionnelles. La ville devient ainsi rapidement lieu d'échange et de marché.

Nous avons donc tenté de lister les différentes fonctions de la ville :

Fonctions politiques : Elles renvoient aux lieux du pouvoir politique, aux sièges des institutions politiques en fonction de l'échelon territorial (local, régional, étatique, international)

Fonctions économiques : tout particulièrement en ce qui concerne les secteurs secondaire et tertiaire ; on met souvent l'accent sur les fonctions de service.

Fonctions culturelles : La présence des institutions et équipements culturels sont des indicateurs des fonctions culturelles. Il faut aussi prendre compte plus généralement d'une notion de foyer culturel qui associe ville et culture ainsi le dynamisme des foires, expositions, congrès et festivals qui contribuent aux fonctions culturelles des villes.

Fonctions de transport et de communication : Les réseaux de transport et de communication sont organisés à partir des pôles urbains, on doit aussi tenir compte de la masse des flux, personnes, biens, informations, qui passent ou qui sont émis ou reçus par la ville.

Fonctions sociales : L'existence humaine dans une ville renvoie aux comportements des individus et aux relations sociales. L'interaction sociale dans une ville peut être importante dans le sens de créer un espace de motivation sociale.

Ces différentes fonctions expliquent ce « **désir de villes** » dont parle d'ailleurs E. Orsenna. A ce désir de villes on peut ajouter la nécessité de villes. Cependant force est de constater que Le monde connaît depuis le milieu du xxème siècle une très forte accélération de l'urbanisation, qui se traduit par l'accroissement de la population, de la taille et des activités des villes. Une accélération très rapide de l'urbanisation se produit depuis les années 50. C'est aujourd'hui un phénomène qui touche surtout le tiers monde, car dans les pays industrialisés, le taux d'urbanisation, déjà très fort, a tendance à stagner.

QUELQUES CHIFFRES ET OBSERVATIONS GENERALES :

Les dernières estimations donnent ; Taux d'urbanisation dans le monde : 45 % ; dans le tiers monde : 40 % ; dans les pays développés : est supérieur à 75 % ;

Taux annuel de croissance urbaine dans le monde : + 3 % par an (contre + 1,6 % par an pour la croissance démographique) la population des villes augmente beaucoup plus vite que la population totale.

Taux de croissance urbaine dans le tiers monde: 3,5 % par an ; dans les pays développés:+ 1 % par an.

Nombre de villes dont la population est supérieure à 10 millions d'habitants est 17, dont 11 dans le tiers monde.

L'explosion de la population urbaine est récente : La multiplication du nombre de villes est un phénomène du xxème siècle. Le monde compte de plus en plus de villes, par la croissance d'anciens villages (ex. Abidjan en Afrique) ou par des créations de toutes pièces (ex. : Brasilia, capitale du Brésil). Depuis un siècle, la population urbaine a augmenté dix fois plus vite que la population totale. La progression a été très rapide depuis le début du XXe siècle où moins de dix pour cent de la population étaient urbanisée. C'est en cela qu'on peut parler d'une Révolution anthropologique. Or celle-ci a été amplifiée par la révolution numérique qui, devenue structurelle et irréversible, modifie notre relation au temps et à l'espace.

Phénomène nouveau : les villes ou agglomérations gigantesques Le nombre de très grandes villes se multiplie. On en comptait en 1950 deux de plus de 10 millions d'habitants (New York et Londres), contre 17 aujourd'hui. De même, le nombre de villes de plus de 5 millions d'habitants a quintuplé depuis 1950. Ainsi, ce sont avant tout les très grandes villes qui attirent les hommes.

Les mégapoles du tiers monde connaissent de très nombreux et graves problèmes : approvisionnement en eau, transports insuffisants, pénurie de logements, insécurité, entassement, pauvreté, pollution.

LES CAUSES DE L'ESSOR DE L'URBANISATION

A. Dans les pays industrialisés, un développement urbain ancien. La plupart des villes des pays développés datent de plusieurs siècles. Elles sont nées du commerce (lieu d'échanges, carrefour de voies de communication) ou de l'industrie qui attire de la main-d'œuvre. Celles qui ont en plus le statut de capitale ont connu un développement accéléré (Paris).

Depuis quelques décennies, de nombreuses villes doivent leur essor au développement du secteur tertiaire, qui se situe essentiellement en ville (bureaux, commerces...). Les habitants s'installent donc en ville, à proximité des emplois.

Dans toutes les parties du monde, on observe des phénomènes analogues qui correspondent à trois tendances lourdes :

1- les flux de tous ordres (matériels et immatériels) deviennent plus importants que les lieux physiques qu'ils contribuent à restructurer. Cela ne veut pas dire que le local disparaît, mais qu'il devient dépendant du global.

2- La mondialisation urbaine se caractérise également par un recul de la mixité urbaine et un accroissement des types de démarcation : les espaces se spécialisent et les limites sont moins intégratrices. **On oscille entre l'absence de limites (les villes pieuvres- style Johannesburg ou Sao Paulo-) et la limite séparatrice (les ghettos de riches ou de pauvres) et non plus intégratrice,** comme ce fut le cas avec la ville européenne à l'époque de l'émancipation communale.

3- La privatisation de la vie publique s'accroît au fur et à mesure que l'espace commun se réduit.

B. Dans le tiers monde, la croissance démographique et l'exode rural nourrissent l'urbanisation

L'ensemble des pays du tiers monde connaît une très forte croissance de la population depuis les années 50. Ce dynamisme démographique qui va se poursuivre se répercute en ville. Les villes du tiers monde croissent donc largement de manière naturelle, c'est-à-dire par la différence entre les naissances et les décès.

De plus, la population du tiers monde est jeune : environ la moitié a moins de 15 ans. Les jeunes citadins feront à leur tour des enfants, contribuant ainsi à maintenir une forte croissance de la population de la ville.

L'exode rural, qui désigne l'installation en ville de populations originaires de la campagne, a cessé dans les pays industrialisés. En revanche, il est très fort dans le tiers monde, où il contribue à accélérer la croissance urbaine : environ la moitié des nouveaux citadins sont issus de la campagne.

L'exode rural, en plein essor, a plusieurs causes. Il s'agit tout d'abord de paysans qui partent à la ville pour fuir la campagne et ses problèmes : famines ou malnutrition (en Inde) ; manque d'argent ; guerres (au Rwanda) ; manque de services de base (santé notamment)

Les nombreuses insuffisances, voire carence dans les territoires ruraux incitent donc les habitants à s'installer en ville. D'autant que la ville représente souvent une forme d'Eldorado : l'espoir de trouver un travail, de gagner de l'argent, de vivre mieux. La ville constitue également un symbole de liberté et d'accession au mode de vie autre imitant peut-être le monde occidental.

LES DIFFÉRENTS VISAGES DE L'URBANISATION À TRAVERS LE MONDE

A. Dans les pays développés, une croissance urbaine ralentie

La situation des pays développés est originale : les villes n'attirent plus, mais les taux d'urbanisation sont partout élevés. Par exemple, 75 % des Français et 95 % des Britanniques vivent en ville. Il s'agit de sociétés très urbanisées, où le mode de vie le plus répandu est celui des citadins.

Les villes connaissent des évolutions particulières, qui se caractérisent par l'essor des banlieues, lié au développement de l'automobile et des transports en commun. Les habitants recherchent de l'espace et un cadre de vie agréable, quitte à s'éloigner du centre-ville. Ce phénomène de desserrement des villes s'appelle la **périurbanisation**. Mais on assiste aussi à la **rurbanisation** et plus actuellement encore au désir de **densification**

La périurbanisation

La **périurbanisation** désigne le processus d'extension des agglomérations urbaines, dans leur périphérie, entraînant une transformation des espaces ruraux.

Elle est liée à l'arrivée d'une part de nouveaux habitants, dont une partie quitte les centres des agglomérations pour s'installer en périphérie, et d'autre part d'activités consommatrices d'espace (grandes surfaces, infrastructures de transport). La périurbanisation peut prendre appui sur les noyaux habités préexistants (villages, bourgs) et surtout sur les grands axes de communication qui relient ces espaces aux centres urbains. La périurbanisation commença à partir de la fin des années 1960 et du début des années 1970, dans des espaces qualifiés de ruraux.

C'est la conséquence à la fois d'un « **désir de campagne** » et de la **disponibilité de l'automobile** conjuguée à l'amélioration des moyens et des **voies de communication**. La périurbanisation peut parfois être accompagnée d'une « dédensification » de la ville-centre, quand il y a fuite des habitants du centre vers les communes périphériques, les raisons avancées étant moindre **coût du foncier** et des locations, **cadre de vie, ou sécurité jugée plus élevée parfois**.

Remarque : La périurbanisation peut également être liée dans les pays dits en voie de développement à l'impossibilité d'accéder à la ville, et donc au **report de l'exode rural aux périphéries des villes**.

En définitive, c'est surtout un processus d'extension spatiale de la ville et donc **de perte de milieux naturels et/ou ruraux**. Par exemple, en France en 2011 selon le ministère de l'écologie, une moyenne de 165 hectares de milieux naturels et terrains agricoles sont détruits chaque jour ; remplacés par des routes, des habitations, des zones d'activité.

Les conséquences

- un apport très important de population active en milieu rural.
- l'implantation d'un nouveau mode de vie en milieu initialement rural.
- la modification des paysages.
- mise en déséquilibre par imperméabilisation des sols des dispositifs régulateurs naturels d'intempéries pour la fonte rapide de neige, la pluie abondante.
- des conflits entre les activités agricoles et les urbains.
- des conflits de type sociologique entre les anciens ruraux et les rurbains.
- la dynamisation d'espaces ruraux accessibles en durée de trajet depuis les villes.
- la redynamisation d'espaces ruraux très éloignés et restés campagnards traditionnels.
- l'intensification du phénomène de déplacement pendulaire.

- paupérisation de certains quartiers urbains - départ des classes moyennes - participant ainsi au renforcement des disparités spatiales et sociales au sein des agglomérations.
- A noter que le phénomène est européen : plus du quart de la superficie de l'UE est affectée par l'expansion urbaine.

Quelques éléments chiffrés

De 1960 à 2010 2,5 millions d'hectares ont été « mangés » par la périurbanisation.

Dans les années 1990, c'est en France l'espace périurbain (dans un foncier moins cher qu'en ville, mais plus cher qu'en milieu rural éloigné) qui accueille l'essentiel de la croissance démographique. En moins de 10 ans, de 1990 à 1999, la population française a grandi de 2,5 % dans les villes, 8 % dans l'espace périurbain et de 0,6 % dans les espaces ruraux. Vers 2006, environ 60 000 hectares de terres naturelles ou agricoles disparaissent chaque année en France sous l'effet de l'urbanisation.

En 2017 après un ralentissement (qui semble plus lié à la crise de 2008 qu'aux incitations à moins urbaniser) les SAFER alertent sur le fait que l'urbanisation des terres « *repart à la hausse pour atteindre 30.000 hectares/an en 2016 (...)* En France, "le marché de l'artificialisation" a été divisé par deux entre 2007 et 2014. Mais, depuis 2015, il repart à la hausse » En 2016 le nombre de vente des terrains vendus pour être artificialisés a bondi de 22 %, selon la **fédération des SAFER la perte d'une surface agricole ou boisée correspondant à la taille d'un département tous les 5 à 6 ans**. De plus, parce que les villes se sont souvent installées au cœur de régions fertiles, la **périurbanisation consomme souvent les terres les meilleures** précise Robert Levesque (auteur du rapport qui montre que 2,5 millions d'hectares ont été mangés par la périurbanisation de 1960 à 2010 et qu'autant pourraient encore être perdus de 2016 à 2060, soit 8 à 9 % de surface agricole en moins...

L'intensité de la périurbanisation : elle varie selon la taille des agglomérations : la part des emplois occupés par un actif périurbain est plus importante dans les petites agglomérations que dans les grandes villes françaises. Toutefois, malgré une intensité relative qui décroît avec la taille de l'agglomération, **ce sont bien les grandes agglomérations qui attirent le plus grand nombre d'actifs périurbains** : en 2007, plus de 100 000 périurbains travaillent dans les agglomérations de Lyon, Lille, Marseille ou Toulouse.

Quelles explications ?

Facteurs politiques

Les politiques souvent concurrentielles d'attractivité engagées par les villes et les agglomérations (qui cherchent ainsi à augmenter leurs rentrées financières via les taxes), encouragées par des subventions régionales et nationales,

les politiques agricoles qui ont favorisé l'agriculture industrielle au détriment de l'emploi rural, encourageant l'intensification et donc l'exode rural, sans outils pour freiner la rurbanisation, les politiques routières qui ont favorisé le « tout-voiture » et l'accès aux villes et la construction d'un tissu urbain lâche, desservi par les routes, les politiques du logement favorisant un immobilier relativement bon marché en périphérie de ville: par exemple, en France la politique du logement opérée sous la présidence de Valéry Giscard d'Estaing, au milieu des années 1970 ont contribué à ce phénomène ; la politique de construction de logements collectifs par l'État menée jusque-là a été remplacée par une politique d'aide à l'accession à la propriété, notamment par la bonification des taux d'intérêt pour les particuliers. Malgré la mise en évidence dès les années 1970 des dérives

possibles, cette aide restera non zonée, attribuable partout en France et non typée, ne dépendant pas du type de construction. **En augmentant la solvabilité des ménages les plus modestes, l'État a subventionné directement la périurbanisation.**

Facteurs économiques :

Face à la hausse du prix de l'immobilier dans le centre-ville, les maisons individuelles, moins chères dans les espaces périurbains, constituent un facteur déterminant dans la périurbanisation. Une distinction est importante à noter. Lors de la construction d'un logement, les dépenses sont de deux ordres : les coûts de construction, qui restent généralement stables dans le temps et dans l'espace, et les coûts d'acquisition du terrain que, en parallèle à la hausse des prix du marché immobilier, ont connu une forte hausse dans les vingt dernières années. C'est donc sur ce poste que s'effectue l'arbitrage financier entre coûts et distance : si dans un premier temps les terrains situés dans une première couronne autour du centre-ville étaient attractifs, c'est désormais dans une deuxième, voire une troisième, couronne que se situent les secteurs encore abordables. Les prix élevés des terrains

en centre-ville peuvent s'expliquer par le décalage entre l'offre potentielle (terrains pouvant être construits) et l'offre effective (effectivement mis sur le marché) de ceux-ci. Une question de fiscalité se pose ainsi à ce propos.

Le rôle des municipalités :

Les municipalités, compétentes dans l'attribution des permis de construire, ont le rôle principal pour ce qui est de la dispersion des logements :

- Dans un premier temps, l'ouverture à la construction permet l'arrivée de nouveaux habitants et donc le maintien dans les communes rurales proches des villes de l'école, des commerces, ... De plus dans un contexte de crise agricole, la vente de terrains nouvellement constructibles par les agriculteurs leur permet de financer leur retraite.
- Dans un deuxième temps, on observe une collusion entre anciens et nouveaux habitants qui ne souhaitent pas se retrouver à terme en milieu urbain : c'est la fermeture des autorisations de construction qui, en diminuant l'offre, contribue à la hausse des prix. Le phénomène se reporte ainsi de proche en proche mais de plus en plus loin des centres urbains.

L'impact environnemental est indéniable.

Des pistes de solutions :

La lutte contre la périurbanisation passe dans certains cas par le renouvellement urbain, la densification urbaine et le maintien des commerces en centre-ville. D'ailleurs, certains auteurs voient dans le processus de gentrification, très critiqué du fait de l'expulsion des couches plus populaires des centres-ville, un moyen de réduction de l'étalement urbain. La gentrification serait à l'origine d'une revitalisation des cœurs des aires urbaines qui deviennent donc des espaces désirés par les classes les plus favorisées et concurrencent ainsi l'espace périurbain.

Certaines *ceintures vertes* urbaines (comme la ceinture verte au-delà de la rocade de Rennes) visent aussi à contenir l'étalement urbain. Entre les années 1930 et 1950, la métropole de Londres met en place ce type de dispositif (« green belt ») afin de contenir, en créant une zone dans laquelle les nouvelles constructions ne seraient plus autorisées, l'expansion de la tâche urbaine. C'est aussi en France l'un des nombreux objectifs de la Trame verte et bleue française (TVB / SRCE).

Parallèlement à sa TVB, la Région Nord-Pas-de-Calais a expérimenté une directive régionale d'aménagement visant à lutter contre l'artificialisation du territoire par la périurbanisation.

Un des outils les plus mobilisés pour la lutte contre la périurbanisation est la réglementation. La « loi de 2005 sur les territoires ruraux » a en outre créé une compétence dite « PPEANP » (« *Périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbain* »), permettant aux Conseils départementaux de créer des périmètres d'intervention en zone périurbaine pour protéger et mettre en valeur des espaces agricoles naturels et forestiers,

La réglementation peut aussi lutter contre la périurbanisation en favorisant la densité. C'est le cas du dispositif **SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale)** qui supprime ce qui pénalisait fiscalement la densité mais qui cherche aussi à lutter contre la rétention foncière en poussant les propriétaires de terrains constructibles à les

Il est évident que l'étalement urbain favorise un usage plus intense de l'automobile, avec parmi ses effets connexe la pollution automobile.

La périurbanisation se traduit par des pressions accrues sur l'environnement et les paysages (artificialisation, au détriment de la naturalité), voire par des conflits pour la ressource en eau.

La périurbanisation contribue à augmenter l'empreinte écologique d'une ville, de même que ses émissions de gaz à effet de serre et la pollution globale de l'air notamment en entraînant d'importantes migrations pendulaires (déplacement quotidien entre l'habitat du citoyen et son lieu de travail, s'effectuant toujours aux mêmes horaires) ; comme plus généralement toute séparation du lieu de travail et du lieu d'habitation.

Quand seule la circulation routière a été favorisée ou soutenue, la périurbanisation est source d'une importante augmentation de la consommation d'espace, de fragmentation éco-paysagère du territoire, d'énergie et de gaz à effet de serre. Elle contribue fortement à l'augmentation de l'empreinte écologique des zones concernées. Bien que plus riches en espaces verts privés, les zones péri urbanisées pâtissent des pics d'ozone, parfois plus qu'en centre-ville

« mettre sur le marché » la fiscalité est aussi utilisée comme outil de lutte contre la périurbanisation avec comme objectif **supprimer l'effet « gain immobilier » qui pousse les ménages à déménager en espace périurbain.**

Nombreuses ont été les critiques à ces types d'outils réglementaires. Par exemple, la loi Grenelle II assigne aux acteurs publics locaux la « mission d'assurer un contrôle effectif de la consommation de l'espace naturel, agricole et forestier ». Cette mission n'est accomplie que si ces acteurs locaux s'engagent à ne pas autoriser l'urbanisation des zones naturelles. **La lutte contre la périurbanisation passerait donc avant tout à l'échelle locale.** Or, ces principes d'actions sont très souvent produits à l'échelle des pays ou de l'Union Européenne. **La capacité à articuler différentes échelles d'action et différents cadres réglementaires serait donc la clé dans la lutte contre la périurbanisation. Voir ANNEXE**

En 2017 Corinne Vezzoni (architecte qui avait son bureau au Corbusier il y a peu de temps) propose de renverser la logique réglementaire et de rendre tout le territoire français « *inconstructible* » sans pour autant vraiment interdire "du jour au lendemain" la construction, mais en imposant une justification de l'utilité socio-économique" et du "bien-fondé écologique" de tout projet. « **On peut construire d'une autre manière, sans accroître les surfaces constructibles au détriment des espaces naturels** » estime-t-elle. Un « **urbanisme de projet** » serait alors encouragé, plutôt sur les friches commerciales qui se multiplient et en **reconstruisant la ville sur elle-même.**

Autre processus : La rurbanisation

On appelle rurbanisation (néologisme apparu en France en 1976), un phénomène à part entière, qui se distingue de celui de périurbanisation. Il désigne la modification de la vie des campagnes autour des grandes villes par l'introduction de pratiques sociales et d'activités liées au mode de vie urbain. Ces pratiques sont apportées par de nouveaux résidents qui ont quitté les centres villes et leurs banlieues proches. Ce sont le plus souvent des ouvriers, des employés ou des cadres moyens. La rurbanisation se traduit souvent par un développement de l'habitat autour d'un noyau formé par l'ancien village. Ce développement se fait soit d'une manière anarchique due à l'initiative individuelle (on parle alors de « mitage » de l'espace) soit de manière plus rationnelle lorsque les nouvelles constructions sont dues à des promoteurs immobiliers qui proposent des lotissements résidentiels. **Les nouveaux arrivants réclament des équipements équivalents à ceux des villes qu'ils ont quittées.** Cependant les nouveaux arrivants continuent d'aller travailler dans la ville-centre la plus proche et y pratiquent la plus grande partie de leurs achats et de leurs loisirs.

Des causes de ce phénomène : La rurbanisation est due principalement à la recherche d'un logement plus adapté à la taille de la famille mais aussi à ses revenus. La majorité des nouveaux ruraux ont été contraints de quitter la ville-centre. Ils subissent le fait de la **rareté des logements** capables d'accueillir des familles avec enfants et surtout **le prix à l'achat ou à la location** d'un logement est trop important pour leurs revenus.

L'installation dans la banlieue proche est le plus souvent impossible car il y a une forte concurrence de la part des cadres supérieurs qui ne veulent pas trop s'éloigner du centre-ville. Cette concurrence provoque une augmentation du coût des logements ou des quelques terrains encore disponibles. Il faut donc s'éloigner de la ville-centre. L'installation à la campagne où le terrain est moins cher permet la construction d'une maison individuelle de plus grande superficie pour le même coût qu'un appartement en centre-ville ou dans la banlieue.

Une partie minoritaire des nouveaux ruraux ont quitté la ville-centre car ils la trouvent trop insalubre ou dangereuse fuyant alors un espace urbain où peuvent se développer des ghettos ethniques qu'ils redoutent.

Les conséquences

Le problème principal est l'absence d'emplois sur place. Les nouveaux résidents sont donc contraints de faire chaque jour "des migrations pendulaires" entre leur résidence à la campagne et leur lieu de travail qui est resté dans la ville-centre ou dans la banlieue proche. Cela contraint à l'achat d'une ou deux automobiles, donc des coûts supplémentaires, car les transports en communs vers la ville-centre sont le plus souvent inexistantes. Cela génère de longues durées de transport, des encombrements et de la fatigue. Pour y faire face les communes, les régions sont obligées de réaliser un nouveau réseau de voiries, lui aussi coûteux.

Cet afflux de nouvelles populations permet de rendre vie au village ancien, parfois de faire renaître des commerces de proximité mais surtout il a fallu aussi agrandir ou construire des écoles, donc augmenter les impôts locaux et l'endettement des communes.

Ayant dû quitter la ville, les nouveaux ruraux veulent retrouver dans leur village une partie des équipements dont ils bénéficiaient dans le cadre urbain (en particulier les équipements sportifs). Ces équipements, dont se passaient les anciens habitants, pèsent sur les finances communales. Cela peut engendrer des tensions entre anciens et nouveaux résidents.

La périurbanisation fait référence à l'expansion du bâti autour des villes, alors que la urbanisation fait davantage allusion à l'importation en zone rurale des modes de vie et références culturelles des sociétés urbaines.

En conclusion de ce paragraphe nous dirons : si les villes des pays développés sont plutôt bien équipées en infrastructures : transports en commun, approvisionnement en eau, évacuation des déchets, services municipaux, hôpitaux..., elles sont cependant confrontées à certains problèmes liés aux concentrations de population et accentués par la crise économique : l'insécurité, la pauvreté créant l'exclusion (personnes « sans domicile fixe », mendiants...).

Elles sont aussi confrontées à la mobilité de ses habitants : ces derniers ont choisi ou bien ont été contraints à vivre en ville où se trouve l'activité économique, les lieux de soins, les lieux culturels, encore faut-il que ces derniers soient accessibles se pose donc la question de la mobilité et en creux la place de la voiture.

Le règne sans partage de la voiture sur la ville est achevé—les jours de la < bagnole > en ville sont comptés.

Quelques exemples de l'évolution en cours : en France, à Paris : interdiction à la circulation des voitures immatriculées avant 1997. À Londres : péages urbains depuis 2003- voir spécifiques pour vélos. À Copenhague : 497 km de pistes cyclables. À Bruxelles : 50 ha de zones piétonnes. À Rome : zones à trafic limité. En Chine : une dizaine d'agglomérations ont stoppé l'immatriculation de voitures neuves thermiques. Mais il faudra encore quelques années avant que l'impact de la voiture dans les villes ne diminue sensiblement. Le parc automobile dans le monde a dépassé 1 milliard depuis 2007. Conséquences négatives : sécurité routière/énergie fossile/atteinte à la biodiversité/pollution atmosphérique (48 000 décès par an en France, soit 9 % de l'ensemble des décès)/financier pour les ménages/atteinte aux paysages...etc.

Prévisions du nombre de voitures (selon l'ONU) : 3 milliards en 2050. L'augmentation en nombre s'est stabilisée dans les pays <développés> mais croît toujours dans les économies émergentes.

En 2018, la Chine est le premier producteur avec 25,7 millions de véhicules, les États-Unis avec 10,9 millions, le Japon avec 9,2 millions, l'Allemagne avec 5,1 millions, l'Inde avec 4,7 millions, la France avec 2,2 millions. Le parc de véhicules en France est de 38 millions mais la croissance est stabilisée.

Évolution : dans les pays <développés> on assiste à une chute de la propriété individuelle conséquences de plusieurs causes : rareté et cherté des parkings/essor de nouvelles formes de mobilité (covoiturage, auto partage, vélo à la demande, location entre particuliers.)

Depuis 2005, le taux d'équipement pour 1000 habitants a baissé de 9 % à Paris, de 8 % à Londres, de 16 % à Munich. Mais, avec une occupation, de passagers par voiture en France, l'auto participe à la congestion des villes, à cause des embouteillages, et l'espace qui lui est réservé (routes, parkings) est très important dans l'espace urbain.

Autres éléments de réflexion : en moyenne, 1/3 des voitures qui tournent dans les villes cherchent une place de parking.

La ville du XXe siècle a été façonnée en partie par la voiture et pour la voiture. La ville du XXIe siècle cherche à reconquérir des espaces qui lui ont été consacrés et à les requalifier.

Les alternatives existent, mais il faut qu'elles soient abordables. Par exemple il ne faut pas interdire la circulation des voitures les plus polluantes sans proposer d'alternative. D'ici 2050 70 % de la population mondiale vivra dans les villes. Il faudra donc adapter l'utilisation de la voiture et trouver d'autres modes de transport.

La tendance est apparente depuis quelques années. Les ventes de voitures à Paris, par exemple, étaient de 65 000 en 2005, elles sont maintenant aux alentours de 50 000. Les Concessionnaires deviennent de plus en plus rares. Les modèles électriques et hybrides se développent.

On peut recenser 10 modes de transports propres pour la ville hors automobile.

1) Transports en commun-

En 2010 ils représentaient 17 % des déplacements en France.

Avantages : plus écologiques/plus économiques/plus de sérénité/moins d'accidents. Ils permettent de faire autre chose que de s'occuper de la route : par exemple lire, parler...

Le tramway-évincé depuis 1960, il retrouve ces dernières années une place plus importante.

Ses atouts : il peut transporter jusqu'à 120 passagers-sa vitesse moyenne est supérieure au bus-il est sûr-il est silencieux-il est facile d'accès.

Il a été adopté dans une vingtaine de villes françaises. Il participe à la redynamisation.

2) La marche à pied : biologiquement nous ne sommes pas conçus pour être sédentaires, d'ailleurs la sédentarité réduit fortement notre espérance de vie.

*C'est le moyen le plus économique bien sûr.

*les hommes assis plus de 6 heures par jour ont une mortalité supérieure de 20 %. Pour les femmes c'est un peu supérieur : 40 %.

*Les personnes qui travaillent assises pendant 10 ans ont 2 fois plus de probabilité de développer un cancer colo-rectal que les personnes mobiles.

*1/4 des déplacements en France sont inférieurs à 1 km. Parcourir 500 m à pied ne prend que huit minutes. Un km à pied permet d'économiser 280 g de CO2 d'après des calculs d'experts.

3) les vélos, rollers et trottinettes assistés électriquement.

*Pour les déplacements compris entre 1 et 5 km (la moitié des déplacements en ville représentent moins de 3 km) le vélo et le moyen le plus rapide, sa vitesse moyenne est de 14 km/h, à comparer avec la voiture en ville : 15 km.

*Avantages : moins d'embouteillages-moins d'énervement-moins de problèmes de stationnement.

*Ainsi concerne les rollers, c'est également un moyen excellent mais qui s'adresse aux plus jeunes ainsi que les trottinettes.

4) le covoiturage -utilisation d'Internet.

*Il se développe également. Exemple en 2009, le principal leader le covoiturage proposait 50 000 sièges, en 2012: 1 million. En 2011 3 millions de personnes avaient déjà fait au moins un voyage. La tendance s'accélère : le site **blablaCar** qui revendique 95 % du marché a annoncé 12 millions de passagers transportés en 2014.

*Un covoiturage domicile- travail quotidien sur un trajet de 20 km fait économiser près de 1500 € par an. Il permet bien entendu de limiter le nombre de véhicules et ainsi de réduire les émissions de CO2

5) l'auto partage ou voiture en libre-service

*Il fait partie des modèles de < mobilité partagée>. Plutôt que d'avoir une voiture personnelle qui va rester la plupart du temps garage ou stationnée, une société/ou association/ou groupe, propose à ses clients, il met à leur disposition ou plusieurs véhicules. L'utilisateur n'en dispose que pour la durée d'utilisation. Ce véhicule bien entendu est utilisé par les autres clients. Ce système est appelé à un grand développement et notamment l'auto partage entre particuliers.

***Avantages** : réduction collective importante de l'utilisation de la voiture.- Économie importante pour les particuliers.

***Réflexion** : c'est une brèche importante au principe de la propriété endroit français ainsi que dans les mentalités puisque l'usage, l'utilisation sont privilégiés.

6) Le V.L.S –Vélos en Libre-Service. Ce système a connu un grand succès : le nombre de cyclistes urbains a beaucoup augmenté. Les villes en pointe dans ce domaine : Strasbourg (15 % des déplacements), Rennes, Lyon, la Rochelle, Grenoble.

7) les navettes maritimes ou fluviales- Bateaux Bus< ;

*Villes en pointe : Bordeaux-la Rochelle

A Marseille il y avait deux lignes depuis 2015- du 27 avril au 29 septembre : Vieux-Port- Pointe Rouge/Vieux-Port- l'Estaque, et bientôt il y en a une troisième de Pointe Rouge aux Goudes du 1^{er} juin au 1^{er} septembre.

8) le vélo taxi -à Marseille dans notre Quartier il y en avait un mais on ne le voit plus. Il avait même accompagné le Père Noël dans les rues de Sainte-Anne et un reportage avait été fait à son sujet dans le journal du quartier.

Il s'est développé à Paris-Lyon-Nantes-Lille-Toulouse-Grenoble-Rennes-Nice.

***Avantages** : moyen écologique, non bruyant, pas cher (1€/personne/km) = c'est le prix d'un ticket de bus

9) voiture électrique ou hybride : autonomie de 100 à 200 km

***Avantages** : moyen écologique-

Prospectives et perspectives

Les téléphériques urbains : non, ce n'est plus de la science-fiction ! Ca existe déjà et cela va se développer dans les grandes villes. Pourquoi ?

***Avec le téléphérique, il n'y a plus de problème d'encombrement : c'est comme avec le Métro.**

***L'équipement coûte moins cher que le tramway.**

En France il y en a encore peu, le plus ancien date de 1934 à Grenoble mais il est surtout à usage touristique. Plus récemment il vient d'être installé à Brest, il y a un projet pour Toulouse ainsi que dans d'autres villes.

Il y avait une législation qui datait des années 40 qui obligeait d'exproprier les habitants en-dessous des lignes de téléphérique. Une ordonnance de 2015 a abrogé cette disposition.

Ce moyen de transport est appelé à se développer car il est rapide, avec des nacelles de 60 personnes qui sont transportées à une vitesse de 16 km – (320 m en trois minutes)

Quelques exemples dans le monde :

*Rio (Brésil) : longueur 3,5 km -six stations.

***reproches** : manque d'autonomie, - points de recharge insuffisants.

10) les originaux : E.D.P -Engins de Déplacement Personnel – ou NVEI -Nouveaux Véhicules Electriques Individuels-

***Gyropodes ou Hoverboard** : il y a 2 plateformes, 2 roues, un manche avec volant - parfois un siège. Vitesse et arrêt en se penchant en avant ou en arrière. Vitesse maximum : 16 km/h- On peut aller au travail en costume. C'est le moyen favori qui est sans doute appelé à se développer.

***Trottinettes électriques ou e-trottinettes.**

* **Gyroskate** : 2 plateformes, 2 roues -vitesse et direction par inclination des pieds.

* **Skate électrique : skate board avec moteur électrique.**

***Gyroroue ou monoroue ou roue gyrosco-pique** : une roue électrique avec un marchepied de chaque côté de la roue.

Il faudra compléter le code de la route pour ces nouveaux engins. Actuellement ils sont limités à 6 km/h sur les trottoirs et à 25 km/h sur pistes cyclables. Le développement de ces nouveaux moyens de transport se fait très rapidement et la législation en ce qui les concerne a pris du retard. D'autant plus qu'il y a déjà eu de nombreux accidents du fait de ces nouvelles pratiques.

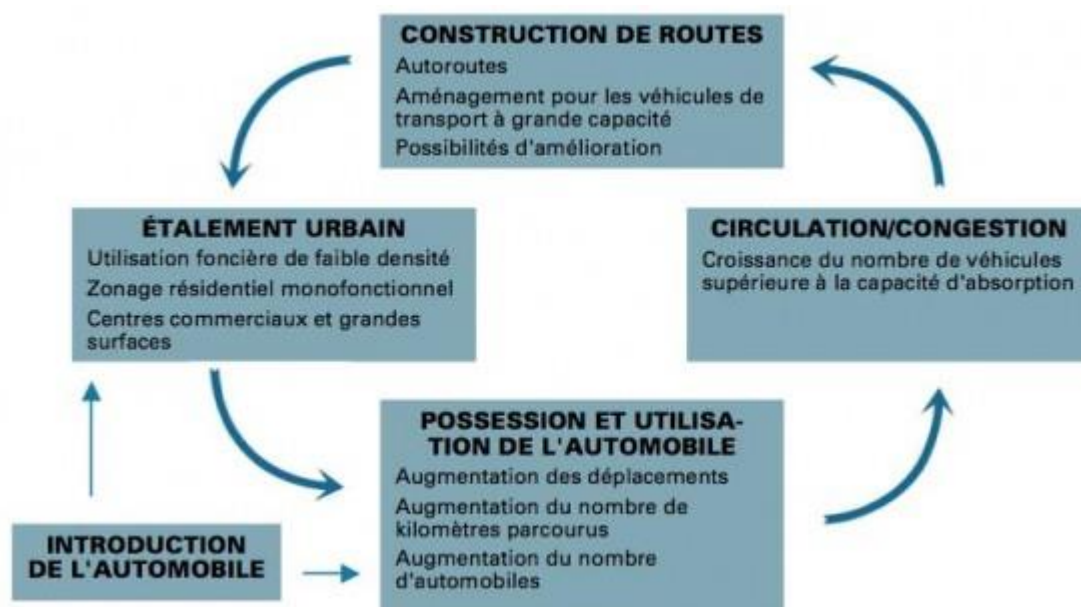
*Medellin (Colombie) : longueur 9,4 km -dessert 12 stations -3000 personnes transportées à l'heure.

*La Paz (Bolivie) : longueur 10,3 km -11 stations.

La voiture en ville, une espèce en voie de disparition ?

Les alternatives existent mais il faut qu'elles soient abordables.

La mobilité du futur en ville sera une mobilité durable et éco responsable et il est important de souligner les initiatives de chacune des entreprises qui œuvrent pour diminuer l'empreinte écologique de tous les urbains et ruraux qui se déplacent quotidiennement. Ce sont les solutions proposées et les équipements innovants qui permettront de s'adapter à la ville nouvelle. Il y a beaucoup de réflexions de nos Elus ce moment pour trouver des solutions qui puissent réduire la place de la voiture en centre-ville mais les mesures prises sont parfois tout à fait inadaptées, comme celles concernant notre quartier et qui ont consisté à verbaliser à la chaîne les voitures des riverains de nos rues tranquilles qui étaient stationnées à cheval chaussée/ trottoir, sans gêner le moins du monde ni la circulation des voitures dans la rue, ni le passage des piétons sur les trottoirs. Que de telles mesures soient prises dans le centre-ville pour permettre justement aux voitures et aux piétons de se déplacer, on ne saurait contester leur utilité mais il y a une confusion totale quand on utilise ces pratiques dans les quartiers éloignés du centre où ces difficultés sont inexistantes.



Cette question de mobilité en ville est liée, nous semble – t – il à l'organisation urbaine et à la forme nouvelle d'urbanisation préconisée par la densification des zones urbaines.

On assiste actuellement à une autre forme d'urbanisation, qui s'impose bon gré mal grès comme une véritable doxa : La <densification> des villes

- Jusqu'à la fin du XIXe siècle, **les limites des villes étaient bien tracées.**

- **À partir du XXe siècle**, deux phénomènes principaux ont entraîné des changements dans les modes d'habiter et de travailler :

***La révolution industrielle et l'exode rural** qui en a résulté ont entraîné un accroissement démographique et **le développement des moyens de transport - notamment de la voiture automobile-**, sont les principaux facteurs à l'origine de l'extension des villes dont les limites deviennent moins précises. Les villes s'étendent assez rapidement sur des terres < arables>.

- **À partir des années 50/ 60** plusieurs facteurs contribuent au développement de constructions massives dans des ZUP, dans des couronnes périurbaines au détriment des centres villes. Quelques-unes de ces causes : **fin de la guerre 39.45/ /habitat insalubre dans les centres villes/ fin de la guerre d'Algérie (Un million de rapatriés)**

- **Début du XXIe siècle** : on assiste à un mouvement de retour aux centres villes, sorte de reconquête, de revalorisation et de requalification des villes.

La notion de < **densification**> l'emporte sur < **l'étalement urbain**>, plus en accord avec les **idées environnementales** pour **sauvegarder des terres agricoles**, et < **dépenser moins d'énergie**>.

Mais cette connotation n'est pas forcément positive pour tous, pour beaucoup une forte densité est encore uniquement synonyme de **promiscuité, d'affrontements, de conflits de voisinage, pour certains c'est une façon d'augmenter la valeur foncière des terrains.**

Mme DUFLOT ex ministre du logement est convaincue de la nécessité de densifier nos villes, pour réduire la distance domicile-travail, ou pour s'approvisionner dans des magasins de proximité plutôt que d'aller dans des galeries marchandes ou dans des zones commerciales périurbaines, sans parler des grandes surfaces commerciales construites souvent à l'opposé des grandes zones d'habitation dépourvues, ou en manque, de transports en commun.

La politique nataliste de la France, en rapport aux autres pays européens, aboutit à un déficit de logements (1 million) et à une pression immobilière (manque de terrains/normes contraignantes) et donc à une demande importante de construction de logements.

L'aspiration à un habitat individuel, type pavillon, dès le milieu du XXe siècle, qui se manifeste encore de nos jours par le développement de lotissements dans les communes périurbaines, consomme énormément d'espace. Sans compter que des zones d'activité commerciale se développent en concurrence parfois anarchique entre communes voisines, ce qui nécessite des infrastructures au détriment d'espaces naturels et agricoles. **À titre d'illustration, 60 000 ha de ces terres agricoles disparaissent en France par an au profit de surfaces artificielles (routes, bâtiments, parkings), ce qui représente la perte d'un département français tous les 10 ans.**

Toutes ces données confortent la volonté répandue de densifier les espaces urbains existants.

Dans l'ensemble la population est d'accord avec ces considérations et ces conclusions, mais lorsqu'il s'agit de construire plus haut et plus serré, elle change d'opinion et devient hostile, car, elle redoute, à juste titre, une **dégradation de qualité de vie, une promiscuité, des nuisances**

Pour contrer et dissuader ces réactions d'opposition, l'ordonnance du 17 juillet 2013 (décret Duflot) a limité les recours contre les permis de construire.

Le Grenelle II et autres Lois ont édicté de nombreuses règles visant à rendre obligatoire la <**densification**>. C'est un changement de cap par rapport au siècle dernier, où les règles du **COS** consistaient à limiter la densification des espaces urbains. Désormais, la tendance est plutôt à la suppression de ces Coefficients d'Occupation des Sols en secteur urbain, voire même à imposer un COS minimum dans certains lieux (près des principaux axes de transport en commun)

Les SCOT (schéma de cohérence territoriale) ont été élaborés au niveau intercommunal pour lutter également contre **l'étalement urbain.**

Mais ce "dogme" de la densification ne résout pas tous les problèmes et notamment celui de la surpopulation. Depuis l'antiquité les pouvoirs publics ont lutté contre la tendance des constructions à s'entasser (risque d'incendie, problèmes de circulation, d'hygiène...)

Analyse des effets de la densification :

- **entraîne-t-elle la réduction du trafic ?** Non, car d'autres paramètres interviennent, notamment le lieu d'habitation par rapport au lieu du travail.

- **Bilan carbone ?** M. ORFEUIL Professeur parle de < l'effet barbecue> ou < mobilité de compensation> qui pousse les habitants à quitter les centres villes pendant le week-end et à partir loin en utilisant des modes de transport gourmand en énergie (voiture, avion.)

- **Autre effet pervers et non des moindres : renchérissement des terrains à la vente dans les espaces urbains.**

- **En fait les Métropoles se concentrent et s'étalent à la fois.**

Elles s'étalent du fait de l'augmentation des populations dans les communes périurbaines, résultat de la croissance démographique.

- **Phénomène de ségrégations sociales et contradictoires. : Le cadre de vie plus agréable des petites communes de la périphérie devrait entraîner des logements plus chers et plus spacieux. Or c'est l'inverse : ce sont les populations les plus aisées qui peuvent se loger à l'intérieur des grandes villes, les plus modestes se fixant dans les communes de périphérie, voire les ZUP.**

Donc le problème de surpopulation ajouté aux déséquilibres sociaux et malgré ce dogme de la densification, entraîne un étalement et une augmentation des populations en périphérie, malgré ce principe de densification qui voudrait l'éviter.

- Le texte qui suit est emprunté, presque en totalité, à un article du <Club de Mediapart> :

La question des Tours.: *< Une tour, en réalité, c'est une impasse... verticale. Ça ne va nulle part, sauf à vouloir se jeter du haut. Un truc désespéré. Les promoteurs, les multinationales, les urbanistes et les architectes sont prêts à se laisser convaincre par des arguments fallacieux pour justifier leur mégalomanie dépassée >*

La densification n'est-elle pas un prétexte à tous ces projets de tours qui fleurissent ? Il ne sert à rien de densifier si les urbains sont obligés de parcourir de longues distances pour aller travailler et faire leurs courses. La densification devrait avant tout viser au rapprochement des fonctions d'habitat, de travail, de loisirs, d'éducation et d'approvisionnement afin de limiter les déplacements. Faut-il pour cela construire toujours plus et plus haut ?

Pourtant, une tour végétalisée, bardée de panneaux photovoltaïques et surmontée d'éoliennes, c'est quand même bien, non ? ! C'est pire ! C'est comme un 4X4 électrique peint en vert. Un monstre hybride et absurde, déguisé pour polluer en cachette, et inefficace par rapport aux enjeux énergétiques à venir. Car énergétiquement, c'est un désastre. Tous les efforts écolo-technologiques ne rembourseront jamais le gouffre que représente l'énergie nécessaire pour construire un gratte-ciel, l'entretenir et, un jour, le déconstruire. Bâtir un mètre-carré à 100 m de hauteur dépense 10 fois plus d'énergie qu'au sol. On ne peut construire de tours en terre, en bois, en paille, en déchets recyclés. Non il faut du très solide: du béton et de l'acier. Ensuite, l'énergie pour son fonctionnement est dans les mêmes proportions : ascenseurs, éclairage, ventilation, déperditions en tous genres.

Et si on recherche la densité, ce n'est pas le meilleur moyen. En effet, un centre urbain historique est plus dense en habitants qu'un quartier vertical composé de tours (car il faut un minimum de distance entre 2 tours)

Priorité à la relocalisation.

Au-delà de la polémique sur les tours, ne devons-nous pas réinterroger cet objectif de densification ? N'est-il pas incompatible avec la nécessaire transition de nos territoires urbains ? La recherche d'une plus grande autonomie alimentaire des villes par le développement d'une agriculture urbaine, de la production à l'échange, ne pourra fonctionner qu'avec une **densité modérée** : une juste proportion entre nombre d'habitants et surfaces cultivées, en recyclant les espaces immenses dédiés à l'automobile dont l'utilisation va forcément diminuer dans les villes. À cet objectif de densité, signe d'une compétition entre territoires, **il vaut mieux préférer la relocalisation et la reconquête par les citoyens des espaces publics**, démarche avisée pour accueillir les activités et les échanges entre les habitants ayant retrouvé leur autonomie de production : **lieux festifs, espaces de gratuité, foires permanentes d'échanges d'objets et de savoirs entre habitants.**

La relocalisation doit être pensée avant la densification. C'est par la localisation que les différents territoires trouveront cette autonomie, nécessaire pour diminuer les transports excessifs. Après, seulement, si elle s'avère nécessaire aux territoires en accroissement démographique, on peut alors imaginer la densification. Et celle-ci pourra être obtenue en construisant le moins possible, par la reconversion des futures friches urbaines que constituent en quantité phénoménale les parkings, les garages, les centres commerciaux. S'il faut densifier sans construire c'est aussi par la **diminution de la taille des logements**, permise par la **reconquête de l'espace public** et la **mutualisation de fonctions** telles que buanderie, atelier de bricolage, lieu de réception etc. créant ainsi, par la même occasion, les conditions d'une **croissance des liens entre voisins de quartier**.

Les tours, et plus globalement la densification des villes, ne sont donc pas la bonne solution à l'étalement urbain ou à la crise énergétique. Nous devons densifier sélectivement le bâti existant, certes mais aussi **le rénover et l'isoler**, et surtout **repenser nos déplacements et, plus généralement nos modes de vie**.

Les avantages de la densification urbaine sont multiples : moins de temps perdu dans les transports par le rapprochement des lieux d'habitation, de travail et de loisirs¹, meilleur taux d'utilisation des transports en commun, moins de pression des banlieues sur l'environnement, renforcement des liens sociaux, économies d'énergie (transport, chauffage, etc.), densification des réseaux et des services de proximité...

Des voix s'élèvent pourtant contre ce flux d'optimisme : la santé individuelle et collective souffre de la massification qui résulte d'une densification trop importante, les gains sont plutôt d'ordre financier (lois de dégrèvement fiscal, expansion économique des grands promoteurs immobiliers) qu'écologique.

Les avantages financiers de la densification

En densifiant les constructions, on réduit les coûts d'infrastructure. Les immeubles coûtent, en effet, moins cher que les maisons individuelles dans ce domaine. Il serait donc judicieux d'utiliser les espaces vides que recèlent les zones d'habitation.

Le choix de la densification se présente donc comme l'alternative logique à l'étalement urbain. Cependant, ce concept ne fait pas l'unanimité : même si la politique de l'Etat a évolué en ce sens, ce n'est pas le cas des populations. La majorité des habitants a une idée préconçue de la densification, souvent péjorative. Le confort se traduit en général par des espaces verts et des habitations non entassées, non envisageable dans les centres urbains denses. La densification est souvent synonyme de constructions en hauteur, et renvoie notamment aux constructions des années 1950, les grands ensembles. Or ces derniers sont beaucoup moins denses que le modèle haussmannien par exemple, pourtant associé à des conditions de vie confortables. Les politiques d'aménagement ont évolué, et c'est pour cela que les mentalités et les habitudes doivent également évoluer. Il appartient aux porteurs de projets de faire évoluer ces idées et de **penser la densification autrement, afin qu'elle soit acceptable**. Le terme de « densité » et souvent connoté négativement, il est associé à un sentiment d'étouffement, de promiscuité, d'espaces étroits et très fréquentés. Or la densité, d'un point de vue de l'aménagement, révèle des aspects positifs intéressants, surtout dans le contexte actuel. « La densité se justifie d'abord d'un point de vue environnemental puisqu'elle permet de préserver des espaces non bâtis. (...) La densité améliore aussi l'efficacité des transports publics, et à partir d'une certaine taille critique, rend viables des installations communes d'approvisionnement énergétique ou une gestion intégrée des déchets. (...) D'un point de vue économique, la densité améliore aussi la rentabilité des services de proximité et réduit les frais d'équipements. » La densification lutte donc contre l'étalement urbain, permet des économies énergétiques importantes, optimise le fonctionnement du tissu urbain et offre des services de proximité rentables et performants. C'est également l'occasion de réhabiliter les espaces de proximité, offrant des perspectives de mutation et de renouvellement de sites urbanisés, sans pour autant augmenter les nuisances. **Néanmoins, les politiques de densification des villes doivent rester dans des proportions raisonnables, veillant à ne pas dépasser le degré d'acceptation des habitants**

B. L'explosion urbaine en cours dans le tiers monde

L'évolution des pays du tiers monde est bien différente. En effet, le mouvement d'urbanisation y est en plein essor, la population des villes augmentant beaucoup plus vite que la population totale. Cette très forte croissance est appelée explosion urbaine pour souligner l'aspect rapide et massif du phénomène.

De ce fait, cela pose de graves problèmes que les municipalités n'arrivent pas à résoudre : logement (développement des bidonvilles), insécurité, manque d'équipements (de santé, scolaires...) l'explosion urbaine crée également des déséquilibres à l'échelle du pays, entre les villes et les campagnes, ou entre les villes elles-mêmes.

L'urbanisation constitue un enjeu majeur pour le XXI^{ème} siècle, car elle va s'accélérer à l'échelle mondiale et poser de très nombreux problèmes. La relative stabilité de la croissance des villes dans nos pays développés ne doit pas faire oublier l'importance et le caractère inquiétant de l'explosion urbaine dans le tiers monde.

3^{ème} Partie : Comment repenser la ville dans un développement maîtrisé, dans une architecture conçue en fonction d'une vie sociale favorisant le mieux vivre ensemble ?

- La ville oscille désormais entre le réel et le virtuel. Elle reconfigure les territoires et les paysages. Elle invente des limites liées à la vitesse et au virtuel qui contribue au morcellement de son territoire. Les frontières ne sont plus celles imposées par l'État et les enceintes de la ville médiévale, mais des limites inédites. Reste que **cet urbanisme des flux a pour constante le rejet de la rue, comme si la ville devenait une « succession de camps privatisés »** comme le souligne l'architecte Christian de Portzamparc à propos de Tijuca, un quartier du sud de Rio.

- En France, l'émiettement urbain entraîne trois formes d'émiettement : un émiettement paysager lié à la fragmentation du bâti, un émiettement social et enfin un émiettement politique. Ces trois émiettements constituent le terreau de la « clubbisation » dans le périurbain où les habitants choisissent leur situation sans la subir. Ces formes urbaines ont pour conséquence de mettre en retrait les habitants et de conforter un **repli social qui ne va pas sans conséquences politiques.**

- **Cette forme d'urbanisme est-elle inéluctable ? Peut-on quand même habiter la ville des flux ?**

- Il n'est pas trop tard, et c'est l'objet du livre de E. ORSENNA que de montrer qu'**il existe des ressorts pour sortir de ces urbanismes qui n'intègrent plus les habitants et ne créent pas de sens politique.** D'où les réactions et mouvements urbains aussi bien au Brésil qu'en Turquie. Les élus doivent réinvestir un projet urbain qui donne sens à l'habiter, qui inscrive la ville dans la durée, qui puisse ré-agglomérer plutôt que morceler. Il faut aller contre la disjonction qui s'opère entre urbanisation et urbanité, il faut aller à contre-courant de l'urbanisation mondialisée en cours et recréer de l'urbanité.

- Il est urgent de concevoir un urbanisme « émergent » qui ne soit pas une réplique en plus grand de l'urbanisme industriel d'hier, un urbanisme qui ait le souci de la mise en synergie et en solidarité des différentes parties d'une agglomération. Mais **il faut aussi réintroduire de l'espace public dans la Cité : nous avons besoin de places, de rues et d'espaces publics qui ne se réduisent pas à des connexions.** Un espace public, ce n'est pas une gare, une connexion, c'est aussi une bibliothèque, un musée ouvert, mais pourquoi pas une bibliothèque dans une gare ?

Le désir de ville n'est pas facile aujourd'hui trois difficultés se présentent :

1 - la rareté de l'espace: les vieilles villes sont de véritables ogres qui dévorent l'espace autour d'elles

2- la rareté des financements : effondrement de la banque française chargée d'accompagner le développement des collectivités locales

3- la rareté du temps : la plupart de nos villes se sont construites au fil du temps, aujourd'hui l'histoire s'accélère, on construit plus vite qu'on ne s'équipe.

Comment construire une ville où il fait bon vivre répondant aux besoins et aux attentes des * habitants?

Une " bonne ville" devrait être serviable, attractive et inclusive.

une ville serviable : pourquoi la ville a toujours attiré? Une des raisons est sans doute que l'on pense y trouver des services que l'on n'a pas à la campagne.

Une bonne ville est celle où les équipements et réseaux fonctionnent bien : alimentation en eau, voirie, déchets. Ce dernier point étant souvent un des aspects en devenir (tri, recyclage.....). La nature ne connaît pas de déchets!

Pour cela doit émerger une forme nouvelle de citoyenneté : celle de du "**consommateur**". En matière d'énergie aucun équipement énergétique ne pourra être construit sans l'obligation de réduire l'émission de gaz à effet de serre. **Les progrès techniques engendrent une société où le rapport de force doit s'inverser au profit du consommateur.**

En matière d'eau potable, source de vie, les municipalités ont gardé la main sur ce secteur crucial mais souvent, cette responsabilité est déléguée à des sociétés privées, avec des modes de rémunérations plus ou moins opaques. Ces méthodes doivent être évaluées, revus à l'aune du **développement durable**, selon ses **trois piliers social, économique, environnemental.**

Une bonne ville est celle qui offre une mobilité diverse, régulière, peu coûteuse alliant l'entièreté de l'espace, tout en respectant l'environnement.

Une bonne ville doit garantir la sécurité : Il faut trouver un juste équilibre entre le respect des libertés publiques et la revendication de sécurité

Une vraie politique de la ville doit être promue discutée avec tous les acteurs (sociaux, éducatifs, associatifs ...)

Une bonne ville doit préserver et défendre la santé. Une ville active est nécessairement polluante d'où les mesures citées plus haut auxquelles s'ajoutent celles de créer un environnement végétal (lieu de loisirs sportifs , familiaux, revêtements végétaux. ..)

L'harmonie mentale fait partie de la santé, mais lorsque celle-ci est défaillante, il faut pouvoir trouver rapidement et au plus près quelqu'un qui soigne, l'un des services rendu par la ville est la concentration de médecins et d'hôpitaux, cependant la télé - médecine doit être développée

Une bonne ville doit connaître comment elle est gérée.

A l'heure des smart et des datas, les données sont pléthoriques et les Maires en sont demandeurs. Mais cette invasion numérique est-elle bonne ou mauvaise pour un Maire?

Réel progrès ou dépossession?

Qui est propriétaire de la donnée, celui qui l'émet (nous) ou celui qui la traite? (Google, IBM.) Qui doit construire la ville ? L'équipe municipale ou celui, qui, riche des données accumulées, les présente de telle manière qu'il oriente les décisions?

Une bonne ville ne doit pas échapper à ses habitants ni à leurs représentants.

Se pose aussi la question de la privatisation. Le livre de E. ORSENNA "**Désir de villes**" développe à ce propos des exemples anglo- saxons où le pragmatisme règne, à savoir une réflexion tournée vers le réel .

Pourtant le maître mot reste " Ensemble ", identifier l'ensemble des implications pratiques d'une décision.

* **Une ville attractive** : quelle est cette force,

cette attirance, partout dans le monde des êtres humains vers les villes?

Cet aimant surpuissant semble être celui de la possibilité de l'emploi, de l'éducation, des loisirs, de la culture.

Pour répondre à ces aspirations il est nécessaire d'avoir une dynamique et une ambition partagées, ici la gouvernance est capitale: pas de dynamique urbaine sans des institutions permettant de dégager une ambition claire et de désigner ceux qui sont en charge de la mise en œuvre (le flou dans les responsabilités est, tout autant que la corruption, un fléau. .. ainsi cette vision de la ville, est dictée trop souvent par les maîtres des

données, urbanistes et entrepreneurs en tout genre qui veulent dicter leurs conceptions aux Maires et Elus municipaux.

Comment rendre cette attractivité aux villes?

► pour rendre attractive une ville il faut la connaître. On construit une ville tout autant par des mots que par des pierres! Raconter sa ville son histoire, ses personnages marquant les épisodes douloureux ou glorieux traversés, autant de leçons pour apaiser certaines tensions.

► La connaissance d'une ville, sa compréhension doit aussi concerner le futur. Où allons-nous? Quels sont nos points forts?

D'où l'importance de pôles de compétitivité clairs, réalistes, correspondant à l'état des forces et au génie du lieu dotés de moyens suffisants.

Exemples :

- **le sport** : Les activités sportives sont bonnes pour la santé des pratiquants, elles animent aussi la ville, les populations se rassemblent, s'enthousiasment ou se désolent. Les énergies se réveillent et les investisseurs potentiels s'intéressent.

La ville olympique profite des JO pour se

réinventer, elle tisse de nouvelles mobilités, se désenclave, embellit le territoire.

- la culture

Certains la considèrent comme la cerise sur le gâteau, un luxe. Or la culture sous toutes ses formes donne et redonne vie, attractivité, à la ville, fierté et dynamisme à ses habitants. Qu'est-ce que la culture sinon donner l'occasion de nous grandir, élargir en chacun le champ du rêve, du possible. La dynamique culturelle remplit une fonction de mobilité : on aide les habitants à sortir d'eux-mêmes, à élargir leur horizon. Dans ce champ de la culture il faut inclure l'enseignement, les écoles et universités.

Ce sentiment d'appartenance ne peut se développer sans **concertation**. Partout où se développe des modes nouveaux de dialogue, partout où cette démocratie locale est vivante, se fortifie, le sens de la responsabilité et l'attractivité

des villes est alors directement proportionnelle à la fierté des habitants qui deviennent des ambassadeurs actifs (exemple Bordeaux)

*** la ville doit être inclusive**

Les êtres humains ont tendance à aller vers les villes pensant bénéficier de ces formidables rassemblements d'énergies potentielles. Mais sitôt arrivés, perdus dans l'anonymat voire pris par la violence, ils se réfugient dans des communautés, les diversités au lieu de s'enrichir s'affrontent. Les riches se protègent entre riches, les pauvres se voient relégués dans des quartiers d'où d'ailleurs ils n'osent plus sortir.

Or une bonne ville ne devrait pas rejeter, où assigner à résidence obligée aucun de ses habitants.

Des propositions:

- faire vivre et revivre les centres villes.
- en finir avec le zonage, inventer la mixité paisible

Certains urbanistes ont voulu pour la ville une suite de fonctions, chacune exercée dans un espace réservé. La conception actuelle est qu'une ville est d'abord un alliage subtil et toujours changeant ou se mêlent des fonctions diverses en même temps que des populations variées. Cette mixité ne doit pas être seulement économique et sociale, elle doit brasser des générations différentes, rien n'est pire et étranger à l'essence même de la ville que cette succession de ghettos, ghettos pour vieux, ghettos pour jeunes. Autre nécessité: intégrer le mieux et le plus vite possible les nouveaux arrivants.

Pour cela, pour tisser ou ratisser ces liens

- **la mobilité doit être assurée et celle-ci doit être efficace et mixte** (trams, bus, automobiles, velib, autolib, pistes cyclables, piste pédestre, espaces piétonniers.)

Une mauvaise qualité de transports, un maillage incomplet de l'espace fabriquent de l'exclusion.

La mobilité aujourd'hui n'est pas seulement physique, le numérique démultiplie notre présence, le télé-travail, les visioconférences sont autant de mobilités.

- **le rôle des bibliothèques, médiathèques doit être renforcé.** Ce sont des lieux intergénérationnels, des lieux qui entretiennent la mixité sociale et qui permettent de réparer bien des déchirures sociales.

- **revendiquer des villes plus végétales**, favoriser les jardins partagés, tous les jardins lieux privilégiés de mixité sociale. Pas plus que la culture, la botanique en ville n'est pas un luxe!

- **favoriser l'usage plutôt que la propriété. Entre sphères privée et publique de nouveaux équilibres sont à trouver.**

En conclusion,

Constatant combien le sujet est vaste nous n'avons pas pu travailler plus précisément sur le thème qui vient en creux à celui de l'urbanisation à savoir comment s'organise la vie dans les territoires ruraux ?

Cette organisation peut-elle être une réponse à cette urbanisation galopante ?

Lors de nos discussions nous avons cependant constaté qu'une véritable dynamique des territoires existe souvent rassemblée autour d'une métropole. La vitalité des villes est bien là, puisée parfois dans ses souvenirs glorieux mais aussi dans les nécessités présentes.

Nous avons aussi constaté que les lois ne suffisent pas et que les décisions unilatérales ne peuvent pas résoudre les problèmes qui sont pour la plupart d'origine sociale avec en creux les solidarités à financer.

Il nous semble donc nécessaire **aujourd'hui, d'unir les forces autour de pôles, au cœur d'espaces pertinents pour le développement économique mais aussi pour la solidarité.**

La ville peut être l'assise d'une démocratie à la fois participative et délibérative. Les gouvernements ne doivent pas se contenter de la seule gestion technocratique, ils doivent réinventer la fonction délibérative des Cités, celle de l'**Agora et de place publique** dont les résonances sont historiques, Refaire la citoyenneté par le bas est un moyen de raccorder le monde des connexions globalisées à la vie au quotidien, **d'articuler le local et le global.** D'où l'importance de la parole urbaine, celle qui permet le débat, mais aussi celle qui raconte la ville, celle qui rend visible les récits de «la ville invisible» chers à l'écrivain **Italo Calvino** qui montre que toutes les villes ont des histoires communes.

Selon Richard TRAPITZINE *“pour être durables, nos villes du futur devront être co-construites pour et avec les habitants, dans un processus partagé spatialement et socialement”*

À ces conditions, la ville sera habitable. Il ne faut pas oublier : **il y a toujours des gens qui précèdent les territoires.**

Au terme de cette synthèse, comme référence et incitation à de nouvelles réflexions, il nous a paru utile et intéressant de reproduire de larges extraits de la Préface du livre de M. Richard TRAPITZINE cité par ailleurs dans les éléments de bibliographie – **Pour un Urbanisme Humaniste**- paru en 2018- préface écrite par Philippe LANGEVIN, économiste Maître de Conférences à l'université d'Aix-Marseille que nous connaissons bien puisqu'il qui était venu donner une conférence il y a quelques années aux A.I.L de Ste Anne :

“... La question posée est celle de la capacité de l'urbanisme à participer au vivre ensemble dans une société en profonde mutation. Tout équipement, toute infrastructure, toute construction génèrent un milieu économique et social qui peuvent être favorable ou pas à l'accomplissement de chacun et au respect du bien commun.

Un tour d'horizon des grands courants de l'urbanisme montre l'apport de chaque période de la construction du territoire. C'est pourtant vers une impasse que nos sociétés se dirigent malgré l'abondance des textes de loi, des réglementations, des autorisations et des interdictions qui encadrent la construction de la cité. Il est facile de constater que le territoire n'est pas uniquement le support de multiples activités mais traduit une conception du développement et de la solidarité.

De lieu, il devient milieu.

La périurbanisation qui écarte de la ville ses fonctions premières, le déploiement des zones d'activités de plus en plus éloignées des centres, la relégation de l'habitat social dans des ghettos de pauvreté, le sacrifice de la nature au nom de l'efficacité ont rendu la plupart de nos villes peu vivables pour la majorité de leurs habitants. Les espaces agricoles se réduisent inexorablement et la bétonisation dégrade des paysages qui en perdent leur beauté.

... Les acteurs publics de la cité voient leurs prérogatives diminuées, constructeurs en quête de rentabilité, aménageurs à la recherche de reconnaissance, maires bâtisseurs trop souvent destructeurs. Mais les habitants eux-mêmes ne participent pas à des débats de juristes et de techniciens qui habitent rarement dans les lieux qu'ils dessinent. Le pouvoir de la technocratie est redoutable. Celui des élus plus politicien que conforme à l'intérêt général et celui des citoyens quasiment nul.

... C'est pourquoi il faut accorder une grande importance à la démocratie participative et à la capacité de la société civile à pouvoir agir sur son propre destin. Si la tâche est si difficile, c'est sans doute parce qu'elle est étrangère à une culture de l'efficacité qui serait celle des <sachants> et à une démocratie de la représentation ou la citoyenneté se résumerait à déposer tous les cinq ou six ans un bulletin dans une urne. Elle renvoie à la responsabilité citoyenne, dès l'école, dans la construction du cadre de vie, et à la capacité de tous à mieux se comprendre, s'accepter et se respecter.

Et d'analyser les raisons d'une indispensable réforme des pratiques pour réintroduire le facteur le plus important est le plus oublié dans l'aménagement du territoire : le facteur humain, l'habitant, quels que soient sa condition, son revenu, son statut ou son emploi. ...Richard TRAPITZINE démontre que la ville harmonieuse n'est pas une utopie de l'esprit mais reste à imaginer dans le cadre d'un urbanisme participatif susceptible de faire évoluer toutes les pratiques de la transformation de l'espace. Les réponses techniques ne suffiront pas dans une société de mobilité généralisée toujours en quête du bon territoire. Le territoire économique, toujours de plus en plus étendu et le territoire social dans la pertinence est tout au contraire au niveau du quartier si ce n'est de l'îlot ne rentrent plus dans les limites administratives des collectivités territoriales ou des intercommunalités. La réponse est dans le projet politique et le projet de territoire qui doit précéder les documents d'urbanisme et être bâti avec le concours de tous.

Cent ans après la première loi d'urbanisme, la loi Cornudet, à un moment où de nouveaux textes sont en préparation, cette réflexion vient à point nommé pour nous rappeler que l'espace n'est pas extensible, que la question foncière est primordiale et que < le droit à la ville > n'est pas celui de tous ses habitants. Réintroduire l'humaine dans l'urbanisme n'est pas exclure ceux dont c'est le métier. C'est tout au contraire les inviter à associer à leurs travaux celles et ceux que l'on n'entend jamais, les habitants, notamment les plus précaires, en particulier dans les quartiers appelés prioritaires. C'est aussi replacé la classe politique devant ses responsabilités : défendre le bien commun par des projets politiques d'avenir porteur de l'intérêt général, en préalable au formalisme des documents d'urbanisme prescriptifs.

La fracture sociale s'élargit dans une relative indifférence. Les préoccupations environnementales s'affirment. Le numérique transforme totalement nos modes de vie et nos outils de production sans pour autant créer assez d'emplois pour la population active. Plus que jamais nous avons besoins de sens et de solidarité.

ANNEXE : Le **droit de l'urbanisme** est un ensemble de règles et d'institutions établies en France en vue d'obtenir un aménagement de l'espace conforme aux objectifs d'aménagement des collectivités publiques. Le droit de l'urbanisme en France ne concerne donc pas seulement la ville mais aussi le territoire sur lequel elle a une influence effective. Le droit de l'urbanisme ne suffit à définir l'urbanisme qui est une notion beaucoup plus large non seulement de l'histoire des villes mais aussi de leurs conceptions et de leurs gestions. Branche du droit public français, ses règles fondamentales sont rassemblées dans le Code de l'urbanisme. Toutefois, droit décentralisé par excellence, l'essentiel des règles d'urbanisme sont fixées au niveau local via notamment les plans locaux d'urbanisme. Ayant pour caractéristique d'organiser l'occupation des sols, il touche à plusieurs droits connexes, et notamment aux :

- normes de construction ou d'habitation (NF, ISO, DTU);
- normes de la santé publique, règlement sanitaire;
- droit de l'environnement;
- droit de la construction et de l'habitation;
- droit du patrimoine;
- droit du domaine public de l'État ;
- droit des collectivités territoriales;
- droit des transports ;
- droit fiscal...

Le droit de l'urbanisme ne doit cependant pas être confondu avec les règles du droit civil relatives à la construction et qui forment le droit de la construction.

L'histoire de l'urbanisme et du droit qui s'y rattache est d'abord lié à la ville et à sa nature même.

Les réflexions sur l'urbanisme sont fort anciennes. Il n'est qu'à lire Aristote, Platon ou Vitruve pour s'en persuader. Mais le droit de l'urbanisme resta longtemps limité à des prescriptions de police administrative imposées par les autorités locales aux propriétés privées. Il ne s'inscrit dans la perspective contemporaine de planification et d'aménagement qu'après la Première et la Seconde Guerre mondiale, alors que la reconstruction d'un paysage dévasté et l'explosion urbaine imposaient une réflexion globale.

Les premières règles d'urbanisme applicables sur l'ensemble du territoire national sont celles relatives aux lotissements, issues des lois du 14 mars 1919 dite **Loi Cornudet** et complétée en 19 juillet 1924, considérée comme l'ancêtre des lois de planification urbaine en France soumettant à autorisation administrative la création de terrains destinés à être bâtis, afin de garantir aux acquéreurs de lots que leurs terrains seraient convenablement viabilisés (adduction d'eau, réalisation des réseaux d'égouts, alimentation électrique, création de chaussées pavées ou revêtues).

Par l'acte dit Loi du 15 juin 1943, le régime de Vichy généralisera le permis de construire, qui ne s'appliquait antérieurement que dans certaines villes aux termes de la loi du 14 mars 1919 (secteurs concernés par des projets d'aménagement et d'embellissement). Cette réglementation sera maintenue après la Libération.

Compte tenu des destructions de la Guerre, de l'exode rural, de l'accueil de populations étrangères ou rapatriées, les besoins de construction sont énormes après-guerre. Le décret N°58-1464 du 31 décembre 1958 créa les ZUP, afin de permettre la construction des grands ensembles qui allaient permettre de sortir de la crise endémique du logement que l'on connaissait alors.

La loi d'orientation foncière de 1967 (**LOF**) contribuera à séparer les règles du droit de l'urbanisme, qui sont contrôlées par le permis de construire et les autres autorisations d'urbanisme, des règles de construction, qui doivent être respectées par les constructeurs sous peine de sanctions pénales, mais ne sont pas incluses dans les problématiques des autorisations d'urbanisme. Par ailleurs, cette loi modernise les documents de planification urbaine, qui sont alors constitués, au

niveau d'une agglomération, par les schémas directeurs, et, au niveau de la commune, par les **plans d'occupation des sols**. **Cette loi organise le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU)** ce document d'urbanisme français fixait les orientations stratégiques du territoire concerné et déterminait sur le long terme, la destination générale des sols. Il permettait de coordonner les programmes locaux d'urbanisation avec la politique d'aménagement du territoire. Il était élaboré par un EPCI compétent, syndicat mixte ou groupement de collectivités territoriales, ou la région compétente dans le périmètre défini. Il n'impose qu'une simple obligation de compatibilité et non de stricte conformité aux règlements. Les Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme ont été remplacés par les **Schémas Directeurs** par la Loi du 7 janvier 1983 (décentralisation du droit de l'urbanisme). Il fixe les orientations stratégiques du territoire concerné et détermine, sur le long terme, la destination générale des sols. Il permet de coordonner les programmes locaux d'urbanisation avec la politique d'aménagement du territoire. Les SD s'appuient sur le diagnostic et le partenariat entre villes pour la mise en œuvre du projet stratégique à l'échelle de l'agglomération.

Il doit prendre en considération les programmes de l'état, des collectivités locales ainsi que des établissements et services publics. Il doit tenir compte des risques naturels et technologiques. Le paysage urbain comme identité de l'agglomération doit être pris en considération. Il est élaboré par un EPCI compétent, syndicat mixte ou groupement de collectivités territoriales, ou la région compétente dans le périmètre défini.

L'Ordonnance du 8 décembre 2005 et le décret d'application du 5 janvier 2007 modifient profondément le champ d'application et, surtout, la procédure de délivrance des autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager, déclaration préalable, permis de démolir), dans une démarche présentée comme simplifiant le droit antérieur. Cette réforme s'applique depuis le **1^{er} octobre 2007**.

En septembre 2013, loi d'Accès au Logement et Urbanisme Rénové (ALUR) défendu par la ministre du Logement Cécile Duflot est adoptée définitivement au Parlement. La ministre a souhaité réguler le marché locatif, protéger les citoyens contre les abus et innover pour mieux construire. Le texte lutte aussi contre les copropriétés dégradées et l'habitat indigne, régleme les professions immobilières et veut faciliter l'accès au logement social.

Actuellement : Le Schéma de cohérence territoriale (abrégé par l'acronyme SCOT ou SCoT) **Document d'aménagement s'étendant sur les moyens et longs termes, héritier des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU)**, le SCOT vise la même organisation et la même mise en valeur du patrimoine naturel et du bâti, en mettant l'accent sur les éléments qui vont donner une cohérence au groupement ainsi constitué, notamment à partir d'une analyse du territoire sous toutes ses composantes est un document d'urbanisme français qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, **un projet de territoire** visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage. Le Code de l'urbanisme fixe le régime des SCOT aux articles R.141-1 et suivants.

Ces divers documents d'urbanisme sont désormais remplacés par les **Schémas de cohérence territoriale**, instauré par la **loi SRU du 13 décembre 2000**.

La loi portant engagement national pour l'environnement dite Grenelle II⁶ du 12 juillet 2010 renforce les objectifs des SCOT, ainsi que des plans locaux d'urbanisme (PLU) et cartes communales qui doivent contribuer à **réduire la consommation d'espace** (lutter contre la périurbanisation), préserver les espaces affectés aux activités agricoles ou forestières, équilibrer la répartition territoriale des commerces et services, améliorer les performances énergétiques, diminuer (et non plus seulement « maîtriser ») les obligations de déplacement, réduire les émissions de gaz à effet de serre, et renforcer la préservation de la biodiversité et des écosystèmes

Le schéma de cohérence territoriale respecte les principes énoncés aux articles L. 101-1 à L. 101-3 du Code de l'urbanisme :

- Le principe d'équilibre
- Le principe de renouvellement urbain
- Le principe de gestion économe des sols
- Le principe de mixité sociale
- Le principe de préservation de l'environnement.

Le SCOT, depuis les lois Grenelle, est l'une des échelles intermédiaires de déclinaison territoriale (et de mise en cohérence) des enjeux "Climat, air, énergie" .

En tant que documents intercommunaux, les SCOT peuvent être mis en place par les communes et les groupements compétents. **Cependant, la loi Grenelle II accroît considérablement le rôle des préfets** qui, malgré la réticence des communes et des EPCI, se voient reconnaître une initiative pour lancer un SCOT.

L'État, le département, la région et le public sont associés à son élaboration. Son approbation est soumise à une enquête publique qui a pour but d'informer la population et de recueillir son opinion ainsi que l'avis **d'un commissaire enquêteur indépendant**. La détermination du périmètre du SCOT est une étape indispensable et préalable à la procédure d'élaboration. Sont notamment pris en considération les déplacements urbains (domicile – lieu de travail, domicile zone de chalandise des commerces, etc.) les déplacements vers les équipements culturels, sportifs, sociaux et de loisirs.

Eléments de bibliographie :

Sur Internet : Association "Villes en développement"

Livres : Pour un urbanisme humaniste- Richard TRAPITZINE – Editions l'Harmattan –Préface Philippe LANGEVIN.

-L'Urbanisation du Monde de Jacques VERON -Ed. Repères-

-Désir de villes d'Erik ORSENNA-Ed. Robert Laffont –

-Voir Librairie spécialisée dans l'Architecture Katia IMBERNON -3^{ème} étage du Corbusier.

Chacune de nos réunions mensuelles fait l'objet d'un compte-rendu écrit et donne lieu en fin d'année à un document de synthèse. Celui -ci résume les échanges de l'année 2017-2018 et s'ajoute à ceux publiés au cours des années précédentes

Les sujets suivants ont été édités et sont disponibles à la demande

auprès de Suzanne Guilhem :

suzanne.guilhem@wanadoo.fr

- 📖 Travail, emploi, chômage, partage du travail (92/93)
- 📖 Immigration, nationalité, intégration (93/94)
- 📖 À propos de la ville (94/95)
- 📖 À propos de la démocratie (95/96)
- 📖 Libertés publiques, libertés individuelles (96/97)
- 📖 Solidarité, solidarités (97/98)
- 📖 L'économie, au service des hommes ? (98/99) 📖 Pouvoir ou impuissance du citoyen ? (1999 –2000)
- 📖 Création du lien social (2000-2001)
- 📖 Décentralisation, organisation du territoire... (2001-2002)
- 📖 Le développement durable (2002-2003)
- 📖 L'Europe un rêve, une réalité, un rêve à réaliser (2003-2004)
- 📖 Les Services Publics (2004–2005)
- 📖 Quel est l'état de notre planète ? Demain sera-t-il trop tard (2005–2006)
- 📖 La mondialisation (2006-2007)
- 📖 Du "Je" au "Nous" – 1^{ère} partie sur la création du lien social (2007-2008)
- 📖 Du "Je" au "Nous" – 2^{ème} partie – Territoire et société (2008-2009)
- 📖 Médias et information – 1^{ère} partie (2009-2010)
- 📖 Médias et information – 2^{ème} partie (2010-2011)
- 📖 L'eau bien commun (2011- 2012)
- 📖 L'éducation populaire (2012- 2013)
- 📖 Transition énergétique- les différentes sources d'énergie (2013-2014)
- 📖 Transition énergétique 2^{ième} partie (2014- 2015)
- 📖 Migrations et réfugiés (2015- 2016)
- 📖 De la solidarité aux solidarités (2016- 2017)
- 📖 La femme dans nos sociétés (2017-2018)