

 Imprimer | [Retour](#)



[S'abonner](#) [Les autres articles de ce numéro](#)

Quelle ville pour demain ?

Marketing Magazine N°112 - 01/04/2007 - Ava Eschwège et Béatrice Héraud

La ville évolue en permanence : densité, mobilité, durabilité. Trois défis, parmi tant d'autres, auxquels devra faire face la ville de demain. En 2030, elle sera sans doute pénétrée de réseaux numériques et préoccupée par son empreinte écologique. Probablement aussi, étalée et multipolaire.

Ginza, le très chic quartier de Tokyo, vient de tenter une première mondiale. Depuis fin janvier, grâce à des dizaines de milliers de capteurs insérés dans deux rues passantes, les Tokyoïtes sont immergés dans un large réseau de communication radio. À tout moment et en fonction de leur localisation, ils peuvent recevoir, via un petit appareil numérique, des informations sur des boutiques, des offres promotionnelles mais aussi des itinéraires. Baptisée "Tokyo Ubiquitous Project", cette expérimentation, soutenue par le ministère du Territoire japonais, pourrait, si elle est concluante, s'étendre à tout le pays. Mais aussi inspirer d'autres villes dans le monde. Car la cité numérique est loin d'être une utopie réservée seulement aux Asiatiques technophiles. Si la "Ketaï city" – ville du téléphone portable – est plus avancée au pays du Soleil levant où l'opérateur NTT DoCoMo a réussi à faire du mobile un instrument essentiel dans la vie de tout citadin qui se respecte, la France, elle aussi, travaille sur le concept.

La ville de demain : une ville communicante

Car si un vent de débat souffle sur la densité, les transports alternatifs et la mobilité urbaine, de nombreux acteurs publics et privés planchent ensemble, depuis des mois, sur le concept de "ville communicante". Les premières applications devraient même sortir prochainement, avance-t-on chez JCDecaux. Déjà, les publicités interactives ont fait leur apparition l'an dernier dans le mobilier urbain, mais « ce qui existe aujourd'hui pour la publicité sert aussi de test pour la diffusion d'informations et de services, affirme ainsi Albert Asseraf, directeur stratégie, études et marketing de JCDecaux. La ville devient "pervasive" : ce ne sont plus les lieux que l'on doit connecter ensemble mais l'individu avec le lieu. »

Appliqué à la ville, ce terme encore barbare prend appui sur la massification des objets numériques dans la rue, sur la route, dans les lieux publics... C'est l'avènement d'Internet, des objets dans leur dialogue avec le citadin. Science-fiction ? Rien n'est moins sûr. Dans les prochaines années, la ville, du mobilier urbain aux vitrines des commerçants, sera jalonnée de petites puces qui permettront d'envoyer des informations, commerciales ou non, à notre "compagnon personnel numérique", téléphone mobile, PDA ou autre assistant numérique. Des informations ciblées en fonction de notre profil grâce à l'aide des multiples données (âge, sexe, profession, habitudes de consommation, etc.) enregistrées dans notre assistant et géolocalisées. « Déjà, Internet facilite et fluidifie la ville. Demain, on ne pratiquera plus la ville sans côtoyer Internet, confirme Bruno Marzloff, président du groupe Chronos.

Aujourd'hui, les objets communicants et les puces diverses peuvent dialoguer entre eux ou avec les hommes, et ils font également communiquer les individus entre eux. Et ces outils high-tech sont déjà plus nombreux que les hommes. » Pour le sociologue, les transactions de machines à machines dépassent les échanges entre humains. Allons-nous vers une ville à la "Minority Report", comme dans le film de Steven Spielberg, où l'individu est traqué dans chacun de ses déplacements ? Les promoteurs de ce type de projet se veulent rassurants, à l'instar d'Albert Asseraf pour qui « ce sera toujours à la demande de l'individu ». Un individu qui prend clairement la main sur la ville comme il l'a prise sur les nouvelles technologies. « Il y a une individualisation des modes de vie qui accélère le mouvement d'urbanisation », note Daniel Kaplan, délégué général de la Fondation Internet nouvelle génération (Fing) avant d'ajouter : « L'endroit où l'on construit son destin, c'est bien la ville. » Et, les grands opérateurs du Web l'ont bien compris à l'instar des Google,

Yahoo ! et autres MSN et AOL, qui ont eux-mêmes entrepris de déployer des ressources pour cet urbain nomadisant. « Ils ont fait de leurs outils des instruments de connaissance de la ville, de navigation sur ses réseaux, d'orientation sur ses ressources, remarque Bruno Marzloff. Les développements les plus récents d'Internet vont dans ce sens ».

Pour Christophe Rebours, p-dg d'In Process, « grâce aux avancées technologiques, la ville va servir de point d'appui au citoyen. Elle va l'aider à construire sa mobilité par des points de recharge, par exemple, pour ses véhicules, pour télécharger de la musique, pour se connecter à Internet, etc. » Ainsi, la RATP imagine, avec le MIT (Massachusetts institute of technology), des "Stations 2.0" où l'attente du bus est optimisée par la recherche d'informations sur le trafic mais aussi le visionnage numérique d'œuvres artistiques, de téléchargements de vidéos ou de réservation du vélo en libre-service qui vous attend au bout de la ligne de bus... Bref, le citoyen-caméléon-consommateur-citoyen, à facettes multiples, redevient acteur grâce à une ville servicielle.

... intemporelle...

Exit donc la ville qui, autrefois, était réglée sur un rythme homogène du métro-boulot-dodo avec ses horaires de pointe et ses heures creuses. « Les transporteurs publics constatent une modification des flux. Les pointes se sont étalées et désormais les citoyens font des trajets zigzagants », remarque Daniel Kaplan. 35 heures, horaires décalés, fragmentés, retour dans les villes des classes inactives comme les étudiants et les retraités... le 8 h/18 h n'a plus beaucoup de sens. Pour s'adapter aux nouveaux besoins des citoyens, la ville va de plus en plus fonctionner en continu à l'image de ce que l'on peut voir au Japon avec le succès de la chaîne 7-Eleven. Cette dernière a créé un modèle exemplaire en matière de services, de flexibilité d'approvisionnement et de proximité, pour le consommateur japonais. S'il n'est pas encore prévu qu'elle débarque en France, « l'épicier du coin a enclenché le mouvement », glisse Daniel Kaplan. Les magasins ouvrent ainsi progressivement le dimanche, les Monop' permettent aux cadres supérieurs de faire leurs courses jusqu'à minuit, le métro parisien fonctionne une heure de plus les samedis soirs et veilles de jours fériés... Malléable dans ses horaires, la ville l'est aussi dans ses lieux. Le phénomène n'est pas nouveau mais il prend de l'ampleur.

« L'étalement temporel est une façon de réduire la densité que nous allons davantage connaître », note Bruno Marzloff. La ville se transforme au gré des événements et des saisons. Les quais de la Seine se transforment en bords de plage, les murs des immeubles en écrans de cinéma ou en supports de tableaux numériques... La ville devient terrain de jeu, de loisirs pour tous. « On demande autre chose à la ville et l'on y participe différemment », explique Daniel Kaplan, qui a créé le groupe de réflexion "Ville 2.0" rassemblant de nombreux acteurs privés et publics. « Elle devient une plateforme d'innovations techniques, économiques, urbaines mais aussi sociales et collectives. Elle exploite les technologies pour organiser la cohabitation des rythmes des citoyens, des entreprises, des administrations, mais aussi entre le temps court des réseaux et le temps long des décisions collectives ou des infrastructures », souligne-t-il dans un "Manifeste des villes 2.0".

... multipolaire...

On l'aura compris, l'adresse virtuelle comptera autant que l'adresse physique. D'ailleurs, « la ville de demain sera celle où on vivra, on travaillera, on jouera aussi bien dans l'espace physique que dans l'espace numérique », promet Dominique Large du cabinet d'études marketing et design Dezineo. Si elle change dans sa façon d'être, son architecture et sa forme évoluent lentement en France. Lourdeurs administratives, conservatisme des résidents, poids du patrimoine, les obstacles sont nombreux. Résultat : les centres ne se métamorphosent pas. « On vient consommer de la ville, souligne Thierry Paquot, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris et éditeur de la revue "Urbanisme", mais on y vit finalement assez peu ».

En fait, 54 % des "urbains" français vivent à la périphérie de la ville et le mouvement n'est pas prêt de s'arrêter. Notamment en raison du coût élevé des logements urbains. Selon les travaux d'Ingrid Nappi-Choulet, économiste expert immobilier et professeur à l'Essec, la capacité d'achat d'un primo accédant de 20-40 ans et gagnant entre 30 000 à 33 000 euros par an serait seulement de 48 m² en ville ! Avec de grandes disparités selon les régions : de 27,5 m² à Paris, à 60,8 m² à Bordeaux. Mais ces différences tendent à s'amenuiser notamment entre le centre-ville et sa périphérie, pour l'Île-de-France en particulier. « Depuis cinq ans, nous avons perdu 10 m², soit l'équivalent d'une pièce, s'alarme Ingrid Nappi-Choulet. Les cycles immobiliers ne sont pas de 25 ans et les baby-boomers ne sont pas éternels : la tension sur les centres-villes devrait être moindre d'ici à 2030 », relativise tout de même Alain Sallez, président de l'Observatoire de la ville. « Il est donc possible que l'on voit, d'ici quelques années, une réappropriation du centre-ville par les habitants, à l'image de ce que l'on observe déjà dans la ville canadienne de Vancouver ou en Californie », reprend-il.

Pour autant, même si l'étalement urbain pose des problèmes sociaux et écologiques (notamment concernant les distances entre domicile et travail, responsables à leur tour des émissions de CO₂), il est encore considéré comme l'avenir des villes à court et moyen termes. C'est en tout cas l'avis des élus et urbanistes qui se sont retrouvés, en février dernier, à l'occasion du premier débat de l'Observatoire de la ville consacré à la thématique "Densités urbaines : quelles opportunités pour demain ?". « Il va se produire, d'ici 20

ans, une tension entre deux forces opposées : d'une part, la volonté publique de renforcer la densité de la ville pour une question de rationalité des services publics et d'écologie et, d'autre part, le souhait de la population d'habiter dans un logement individuel », soutient Alain Sallez. Symbole de cet antagonisme : la question de l'implantation de tours dans Paris intra-muros qui divisent élus et résidents. Résultat : les scénarios les plus probables dessinent tous une ville étendue et multipolaire. Selon l'Observatoire de la ville, les stratégies les plus envisageables sont celle de l'étalement de la ville sur les axes de transports en commun, à l'instar de Nantes ou à Bordeaux, ou le développement d'espaces urbains en archipels avec un centre très compact entouré d'une green belt, comme à Rennes.

... et durable

La densité et la mobilité urbaines font donc aujourd'hui l'objet d'intenses débats, à condition qu'elles soient passées au filtre du développement durable. La ville de demain sera donc durable ou ne sera pas. En France, les premières tentatives de quartiers entièrement guidées par des préoccupations environnementales sont encore balbutiantes : un projet d'écoZac est en réflexion dans le XIII^e arrondissement de Paris mais le premier écoquartier devrait voir le jour dans le Nord, en 2008. Dans une ancienne zone industrielle de 80 hectares, Lille va en effet créer un quartier HQE (haute qualité environnementale) où vivront 10 000 personnes. Une démarche qui s'inspire, mais à moindre échelle, des réalisations de Fribourg (Allemagne) ou de l'éco quartier de BedZED (Beddington zero energy development), dans la banlieue de Londres.

Dans ce dernier, la conception des bâtiments et la mise en place d'un réseau de transports en commun "écologique" ont notamment permis d'économiser 70 % de la consommation énergétique et de réduire de 75 % le volume des déchets. Mais au-delà de ces expériences pilotes, l'argument écologique est désormais intégré à tous les schémas directeurs et plans transports des zones urbaines, que ce soit par la réduction du trafic des véhicules individuels, l'augmentation du réseau de transports en commun ou la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre, la gestion de l'eau ou des déchets, la construction de bâtiments aux normes HQE ou le développement d'écoquartiers... L'exemple vient encore souvent du nord de l'Europe mais les pays asiatiques ne sont pas en reste, comme le montre l'exemple chinois de Dongtan. L'Asie, ce continent en mutation, est bel et bien une source d'inspiration pour la ville de demain.

Les Français et la ville

"La ville de demain est le lieu de désirs et de peurs contradictoires, un terrain d'opportunités mais également de contraintes qui, en fonction des choix et des réflexions de ses principaux acteurs, est susceptible de prendre des visages différents." Voilà le constat que livre TNS Sofres suite à une enquête* réalisée auprès des Français pour connaître leur perception de la ville et leurs désirs d'habitat. « Les Français sont majoritairement satisfaits du lieu où ils vivent », précise d'abord Brice Teinturier, directeur du département Politique et opinion de TNS Sofres. Mais si on leur demande où ils souhaitent habiter en priorité, un tiers choisit la ville dont 15 % en centre-ville, en particulier les seniors, les cadres, les professions intellectuelles (22 %) et les classes les plus aisées. En revanche, 33 % préféreraient vivre à la campagne et 21 % en périphérie des centres-villes.

Paradoxe : 87 % voudraient résider dans un habitat individuel, si possible avec jardin et proche à la fois des commerces et des transports... Quant à l'habitat collectif, il fait peur : un tiers des Français l'associent à l'anonymat, à la densité et à l'insécurité, et ce, d'autant plus qu'il est haut. Quand on les interroge sur la ville de demain, trois Français sur cinq pensent que, dans une dizaine d'années, les gens y vivront plutôt moins bien. Ils la décrivent à la fois plus peuplée (73 %), plus anonyme (68 %) et plus dangereuse (50 %), même si plus animée (63 %).

[Retour haut de page](#)

Mots clés : [Tic](#) | [Mobilité](#) | [Internet mobile](#) | [Energies renouvelables](#) | [Communication](#) | [Géolocalisation](#) | [Sociétal](#) | [Ville](#) | [Ville numérique](#) | [Cyber urbain](#) | [Ecozac](#)