

JEAN-JACQUES TERRIN

le projet Concevoir la ville contemporaine du projet

PARENTHÈSES

Remerciements

Je remercie tout particulièrement Jean-Baptiste Marie et Sevasti Vardouli, actuellement doctorants sous ma direction au laboratoire de l'école d'architecture de Versailles, pour leur étroite et efficace collaboration à cette publication.

Je remercie aussi mes collègues et amis qui ont accepté d'apporter leur contribution à cet ouvrage, et pour certains, de le relire et de me donner leur avis critique, Nadia Arab, Isabelle Baraud-Serfaty, Jacques Bonnet, Robert Carvais, Loïc Couton, Gonzalo Lizarralde, Christophe Midler, Burcu Ozdirlik, Christian Père, Michel Max Raynaud et David Ross.

Je remercie enfin les étudiants de l'ENSA Versailles qui m'ont aidé à réaliser certaines études de cas dans le cadre de leur mémoire de master, ou m'ont procuré certaines photos, et plus particulièrement Julie Gouet, Guillaume Lelasseux, Benjamin Martin, Mélodie Renault, Pilar Rodriguez Martinez et Aude Savary.

Références

Ce livre s'est nourri de la synthèse de différents cours que j'ai dispensés à l'université de technologie de Compiègne et à l'école nationale supérieure d'architecture de Versailles, de conférences, ainsi que de plusieurs recherches récentes, et notamment de trois études réalisées pour le Plan Urbanisme Construction Architecture dans le cadre de l'équipe ICADD (Innovation, conception architecturale et développement durable) du LéaV, laboratoire de l'école d'architecture de Versailles : *Ecoquartiers, enjeux architecturaux et urbains*, en 2010, avec la collaboration de Nadia Hoyet, de Valentina Carputi et des étudiants du mémoire *Cultures constructives et qualité environnementale* de l'ENSA Versailles ; *Évolutions de la conception urbaine et architecturale face aux enjeux du développement durable*, en 2012, avec la collaboration de Sevasti Vardouli ; *European, Vision prospective sur la ville de demain*, en 2011, avec la collaboration de Jean-Baptiste Marie, Sevasti Vardouli et Émilie Gascon. Il a aussi été inspiré par l'étude *Projet partagé*, également menée en 2012 dans le cadre du LéaV pour l'Institut de la recherche de la Caisse des dépôts et consignations, en collaboration avec Burcu Ozdirlik, chercheuse au Lab'Urba de l'université Paris-Est, ainsi que par le projet IP City entrepris lui aussi au sein du Lab'Urba à l'université Paris-Est, entre 2006 et 2011, avec la collaboration de Maria Basile, Burcu Ozdirlik et Sevasti Vardouli, en partenariat avec dix laboratoires européens qui s'étaient regroupés pour répondre au 6^e programme-cadre de recherche et développement de la Communauté européenne.

*Aux étudiants architectes et ingénieurs
que j'ai accompagnés pendant leur formation
et qui m'ont beaucoup apporté à leur tour.*

LIBRAIRIE DE L'ARCHITECTURE ET DE LA VILLE
PUBLIÉE AVEC LE CONCOURS DU CENTRE NATIONAL DU LIVRE
ET DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES PATRIMOINES
(SOUS-DIRECTION DE L'ARCHITECTURE) DU MINISTÈRE DE LA CULTURE
ET DE LA COMMUNICATION

COPYRIGHT © 2014 ÉDITIONS PARENTHÈSES
72, COURS JULIEN, 13006 MARSEILLE

ISBN 2-86364-289-4

« Soyez un Christophe Colomb pour des continents nouveaux, pour des univers entiers, au-dedans de vous, ouvrant de nouvelles voies, non au commerce, mais à la pensée. »

Henry David Thoreau, *Walden ou La Vie dans les bois*, 1854.

« Tout changer pour que tout continue ¹ », cette fameuse phrase extraite du *Guépard* évoque la période garibaldienne à l'issue de laquelle l'Italie fut unifiée. Un rien cynique, elle rappelle que lors des périodes de grandes mutations, nombreuses sont les voix qui annoncent des changements radicaux mais rares sont ceux qui acceptent de modifier réellement leur mode de vie. Reprise et détournée, cette citation s'adapte parfaitement aux révolutions urbaines qui sont actuellement annoncées : tout doit effectivement changer, la gouvernance, les comportements, les techniques, les processus de conception ; tout doit certes évoluer, les matériaux utilisés et leur approvisionnement, la production, le stockage et la gestion de l'énergie, la préservation des espaces naturels, oui, tout doit changer... à condition que l'essentiel ne change pas, ni les acquis de la démocratie bien sûr, ni une certaine qualité de vie durement acquise, ni une forme raisonnable de confort à laquelle tout individu aspire, soit qu'il en ait hérité, soit qu'il espère l'obtenir prochainement, ni les mille et un comportements qui font l'agrément de la vie quotidienne et dont on ne saurait se passer facilement. Comment résoudre cette quadrature du cercle ?

Comme les autres composantes de la société, les parties prenantes de la conception architecturale et urbaine sont concernées par ces changements, peut-être plus encore si on mesure l'impact des environnements urbains sur les dépenses énergétiques et sur le réchauffement planétaire. Face à des connaissances encore parcellaires et à des savoirs qui ne sont pas encore constitués, les phénomènes qui sont en train de modifier en profondeur ce vaste secteur hétérogène ne peuvent être abordés qu'en provoquant des débats, qu'en soulevant des controverses, qu'en ouvrant ainsi tous

les champs du possible. Faut-il adopter le modèle d'Amsterdam caractérisé par sa capacité d'évolution, dont l'architecture, qui « ne se présente pas comme un objet mais comme une partie de la ville² », est reconnue pour son caractère domestique, neutre et polyvalent ? Ou ceux de Paris ou de Barcelone, plus denses et plus monumentaux, mais aussi efficaces pour leur unité intégratrice et leur capacité de transformation ? Faut-il réhabiliter, et donc recycler des constructions conçues pour des usages devenus obsolètes et réalisées selon des procédés constructifs difficiles à rendre vertueux sur le plan énergétique, ou vaut-il mieux les démolir pour élaborer des solutions moins coûteuses et plus durables ? Faut-il densifier horizontalement au risque de poursuivre un étalement urbain désormais honni de tous, sauf des habitants eux-mêmes qui préfèrent majoritairement vivre dans des maisons individuelles que dans « des tours et des barres » ? Ou bien faut-il privilégier une supposée densité verticale en réalisant des immeubles de grande hauteur par nature plus énergivores et moins denses qu'il n'y paraît ? Faut-il affirmer un droit illimité à la mobilité au détriment d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, ou mettre en œuvre des dispositifs restrictifs pour la limiter ? Faut-il développer des formes plus ou moins radicales d'autonomie énergétique et alimentaire, comme c'est déjà le cas dans certains écoquartiers, avec le risque de créer des communautés renfermées sur elles-mêmes, des *gated communities*³ environnementales en quelque sorte ? Ou bien faut-il privilégier la mixité des fonctions et des populations, mais voir certains objectifs économiques se diluer, ou les mesures environnementales perdre en efficacité ? Faut-il produire l'énergie localement, ou l'acheminer depuis d'immenses champs de capteurs solaires situés dans les déserts africains ? Les questions se succèdent, l'éventail des propositions est apparemment ouvert, mais les réponses opérationnelles restent généralement incises et pas toujours démonstratives, tandis que les discours, au contraire, se radicalisent et deviennent volontiers doctrinaires. L'expérimentation va devoir passer par là, et la recherche s'y intéresser de près pour établir un véritable observatoire doté de solides critères d'analyse, de diagnostic et de comparaison.

Aussi, pour alimenter un débat qui est déjà très animé et qui n'est pas près de se tarir, tant dans les milieux professionnels que dans ceux de la recherche urbaine, les réflexions qui sont développées dans cet ouvrage s'inspirent du point de vue du sociologue des sciences Bruno Latour pour qui les controverses « sont par définition les phénomènes les plus dynamiques de la vie collective⁴ ». La controverse peut effectivement être génératrice d'une production de connaissances et d'avancées décisives sur l'évolution des phénomènes qui sont étudiés ici. La démarche que je propose consiste donc à identifier un certain nombre de controverses pour observer les signes du changement

.....
¹ Giuseppe Tomasi di Lampedusa, *Il Gattopardo*, 1958 (traduction française : *Le Guépard*, Paris, Seuil, 1959, p. 35).

² Madeleine Maaskant, conférence à l'école nationale supérieure d'architecture de Versailles, 11 mars 2009.

³ Eric Charmes, « Les *Gated Communities* : des ghettos de riches ? », *La Vie des idées* [en ligne], 29 mars 2011 (www.laviedesidees.fr/Les-Gated-Communities-des-ghettos.html).

⁴ En se fondant sur cette théorie, Bruno Latour a développé pour ses étudiants un exercice intitulé « cartographie des controverses ». Il leur propose d'aborder de grands enjeux contemporains, avec l'aide des technologies numériques de l'information, en réalisant des enquêtes sur les controverses qu'ils provoquent. Voir à ce sujet la communication de Tommaso Venturini (université de Bologne, Science Po Paris). www.macospol.eu.

que subissent actuellement les systèmes urbains, à comprendre le nouveau rapport au monde que devraient établir les concepteurs de la ville et de l'architecture avec ces nouveaux environnements, et à anticiper de nouvelles stratégies d'action. Cette attitude semble bien adaptée à la nouvelle génération de professionnels qui va devoir faire face aux mutations de la ville contemporaine et à leurs conséquences sur les processus de conception architecturale et urbaine. Je me propose dans un premier temps de décrypter ces interactions et ces bouleversements. Je tenterai ensuite d'esquisser des méthodes et des outils qui pourraient à mon sens mieux prendre en compte ces facteurs de changement dans les démarches de projet.

Ce livre s'adresse donc aux architectes, urbanistes, ingénieurs, économistes et à tous les autres professionnels qui collaborent régulièrement avec eux, qu'ils travaillent au sein d'équipes de maîtrise d'œuvre, dans la maîtrise d'ouvrage ou les collectivités locales, dans des entreprises de construction ou dans l'industrie. Il cible naturellement les étudiants et les jeunes concepteurs qui se destinent à l'architecture et à l'urbanisme, car les formations qu'ils reçoivent – ou qu'ils ont reçues – ne les préparent pas suffisamment à aborder les évolutions économiques, environnementales, sociales et politiques qui sont en train de réorienter leur pratique professionnelle. C'est pourtant à ces nouvelles générations que va incomber la lourde tâche de résoudre les problèmes que leurs aînés leur ont transmis. Que le système d'enseignement supérieur ne les ait pas mieux préparés, ni techniquement ni méthodologiquement, à affronter ces nouvelles tâches n'est guère rassurant. Mais la prise de conscience dont les jeunes sont visiblement porteurs dans leur grande majorité constitue une note d'optimisme non négligeable car elle annonce le gisement d'une formidable énergie qui ne demande qu'à se libérer. Pour répondre à leurs attentes, plutôt que de leur distiller des connaissances parfois nouvelles mais bientôt périmées, le système pédagogique devrait se souvenir de Montaigne qui écrivait fort justement qu'« éduquer, ce n'est pas remplir des vases mais allumer des feux ». C'est cette conviction qui a motivé l'écriture de ce livre.



CHICAGO, VUE DU LOOP DEPUIS LA TOUR SEARS.

MONTPELLIER, HABITATS COLLECTIFS DU PARC MARIANNE.

ROTTERDAM, HABITAT INTERMÉDIAIRE DANS LES NOUVEAUX QUARTIERS NORD.

Face à l'impact déterminant des environnements urbains sur le changement climatique, les émissions de gaz à effet de serre et la facture énergétique, il est indispensable d'observer le changement, de comprendre le nouveau rapport au monde pour anticiper de nouvelles stratégies de conception.



Introduction :
Moteurs d'évolution et leviers d'innovation

Regards sur un monde en mutation

Les mutations des sociétés urbaines

Tirana, la ville informelle

Le bilan carbone de la ville de Paris

Une crise permanente et durable

Une imbrication d'échelles territoriales

La métropole de la Randstad, Pays-Bas

Le programme écoquartier de la ville de Montréal

Résilience ou compétitivité

Le modèle de Bilbao

Perspectives pour de nouveaux modes d'action

Complexité, risques et incertitude

Les potentialités d'un contexte multiacteur

La gestion de l'eau aux Pays-Bas

De nouvelles relations entre public et privé

Le projet de regroupement des services du ministère de la Défense

La privatisation des villes

par Isabelle Baraud-Serfaty

Implications citoyennes et *empowerment*

Réseaux intelligents localisés

1

Observer les signes du changement

« La gigantesque crise planétaire est la crise
de l'humanité qui n'arrive pas à accéder à
l'humanité. »

Edgar Morin, *La Voie*, Paris, Fayard, 2011, p. 28.

Introduction

Moteurs d'évolution et leviers d'innovation

Depuis plusieurs décennies — une période dont on peut pratiquement faire remonter les prémices à la fin de la Seconde Guerre mondiale — de nombreux facteurs d'évolution pèsent de plus en plus lourdement sur les sociétés urbaines contemporaines dont les structures politiques, économiques, sociales et démographiques se transforment progressivement. Ces processus de mutation interviennent dans les pays développés bien sûr, mais aussi et surtout dans les pays émergents. Ils sont fondés sur des logiques antagonistes. Entre globalisation et contextualisation, standardisation et pluralité, proximité et éloignement, autonomie et dépendance, les dynamiques du changement deviennent toujours plus complexes, les propositions pour les surmonter, plus controversées. L'incertitude qui en résulte et l'absence de réponses claires aux risques encourus provoquent un état de doute et d'indécision *a priori* peu propice à l'innovation.

Dans cette première partie, je me propose d'observer un certain nombre de ces phénomènes qui déterminent les grandes mutations urbaines, d'examiner les contradictions qu'ils soulèvent, et d'étudier leur impact sur les processus de conception de la ville et de l'architecture. Ainsi, la triple crise économique, énergétique et environnementale, dont l'économiste américain Jeremy Rifkin⁵ a bien décrit les mécanismes, se poursuit-elle par intermittence depuis la fin des années quatre-vingt. Renaissant sans cesse de ses cendres, s'amplifiant chaque fois davantage, atteignant un paroxysme qui obscurcit l'avenir, cette crise trinaire est en train de bouleverser en profondeur la gouvernance des villes et leur évolution. Les villes restent hésitantes entre deux attitudes en principe antagonistes : la poursuite d'une expansion difficile à contrôler et une résilience choisie, voire imposée. De ce fait, cette crise permanente et polymorphe est en train de bouleverser inévitablement la conception de la ville, de son architecture, de ses infrastructures et de ses équipements. Il en va de même de la course à la métropolisation et de la fragmentation du territoire en multiples échelles dénoncées par l'urbaniste italien Alberto Magnaghi⁶. Ces phénomènes provoquent de brutales ruptures démographiques, environnementales, spatiales et temporelles et modifient la nature même des environnements urbains, les tiraillant constamment entre le local et le global.

La « ville hypertexte », que François Ascher a décrite dans plusieurs de ses ouvrages⁷, modifie aussi le rapport que l'habitant

.....
⁵ Jeremy Rifkin, *The Empathic Civilization : The Race to Global Consciousness in a World in Crisis*, Cambridge, Polity, 2009 (traduction française : *Une nouvelle conscience pour un monde en crise : vers une civilisation de l'empathie*, Brignon, Les liens qui libèrent, 2011).

⁶ Alberto Magnaghi, *Il progetto locale*, Turin, Bollati Boringhieri, 2000 (traduction française : *Le Projet local*, Liège, Mardaga, 2003).

⁷ Lire notamment de François Ascher, *Métapolis ou L'Avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995.

entretient avec l'espace urbain tout comme avec le temps, provoquant ce que Ulrich Beck intitule joliment une « polygamie des lieux⁸ », cette ubiquité également évoquée par Manuel Castells dans ses ouvrages de référence sur la « ville-réseau⁹ ». Triple crise donc, à la fois économique, énergétique et environnementale, « topophagie » du territoire, « ville hypertexte », omniprésence d'une multitude de réseaux de toutes sortes, tous ces phénomènes accélèrent la transformation en profondeur des sociétés urbaines. Aussi pourraient-ils constituer de puissants leviers pour une conception architecturale et urbaine innovante en favorisant de nouveaux modes d'action, en encourageant des regroupements de compétences, en sollicitant de nouveaux jeux d'acteurs, en impliquant des parties prenantes jusqu'ici peu concernées par la fabrique de la ville, en provoquant l'émergence de nouveaux savoir-faire, et en bouleversant les savoirs traditionnels.



■■■ COPENHAGUE, HARBOUR BATH, COMPLEXE NAUTIQUE EN CENTRE VILLE.

Ce complexe de loisirs est le symbole de la culture aquatique et de la qualité de vie de la capitale danoise.

.....
⁸ Ulrich Beck, *Was ist Globalisierung ? Irrtümer des Globalismus, Antwort auf Globalisierung*, Frankfurt, Suhrkamp, 1997.

⁹ Manuel Castells, *La Société en réseaux*, Paris, Fayard, 1998.



■ ■ ■ **MEDÉLLIN, COLOMBIE, VILLE TOPOPHAGE.**

La nature, grignotée par une urbanisation topophage, engendre un territoire informel dont le principal équipement public est assuré par le *Metrocable*.

■ ■ ■ **COPENHAGUE, LA NOUVELLE ZONE DE SLUSEHOLMEN.**

L'espace public de certains axes importants est partagé entre les différents modes de déplacement, évolutif et facilement modifiable selon les temporalités et les usages, par exemple en semaine et le week-end, en été et en hiver.

■ ■ ■ **SHANGHAI, LE QUARTIER D'AFFAIRES DE PUDONG.**

Depuis la fin 2013, les niveaux de pollution aérienne atteints par Shanghai n'ont plus rien à envier aux chiffres désormais publiés de Beijing ou Harbin.





■■■ ROTTERDAM, SKYLINE DU CENTRE VILLE ET DE NOORDEREILAND.
 ■■■ SHANGHAI, QUARTIERS RÉSIDENTIELS À PUDONG VUS DU 100^e ÉTAGE
 ■■■ DE LA FINANCIAL CENTER TOWER.

Partout, les territoires métropolitains constituent des tissus urbains continus et multipolaires qui tendent naturellement à se développer sans limites.



Regards sur un monde en mutation

Les mutations des sociétés urbaines

Les limites de la croissance

Il est communément admis que la période que nous vivons est celle de grands bouleversements et que ceux-ci représentent, selon certains experts, un danger potentiel pour la planète. Pourtant, ce constat n'est pas récent. En 1973, date du premier choc pétrolier, Ernst Schumacher publiait déjà un best-seller qu'il avait intitulé d'une formule restée célèbre, *Small Is Beautiful*, dans lequel il décrivait le piètre état du monde et proposait des mesures pour éviter la catastrophe à laquelle menait, de son point de vue, « l'idolâtrie universelle du gigantisme ¹⁰ » dont souffrent les sociétés urbaines contemporaines. Un an plus tôt, en plein apogée des Trente Glorieuses, le Club de Rome, un groupe de réflexion composé de scientifiques, d'économistes, de fonctionnaires et d'industriels issus d'une cinquantaine de pays, avait diffusé un rapport intitulé *The Limits of Growth* ¹¹ qu'il avait commandé à une équipe de chercheurs du MIT. Ce rapport, très controversé à l'époque, soulignait déjà qu'une croissance économique et démographique exponentielle ferait courir des risques écologiques majeurs. En 1990, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec), prix Nobel de la paix avec Al Gore en 2007, produisait à son tour un premier rapport qui confirmait les principales informations scientifiques à l'origine des préoccupations sur le changement climatique ¹². La communauté internationale s'est depuis progressivement mobilisée : la convention de Rio a été signée en 1992 par 154 pays. Le protocole de Kyoto l'a été en 1997, puis il a été ratifié en 2010 par 141 pays ¹³. Le sommet



■ ■ ■ HONG KONG, DISTRICT CENTRAL VU DEPUIS WELLINGTON STREET.

Le retour du quartier

Face à la mondialisation, à l'explosion du nombre et de la taille des mégapoles, et à la concurrence exacerbée qui se joue entre elles, on a pu penser que la notion de quartier était dépassée. François Ascher n'écrivait-il pas déjà en 1995 : « Les citoyens prennent de plus en plus leur logement comme un point fixe. Leur logement, non leur quartier⁴⁵ » ? Selon Ascher, les relations sociales de voisinage et les activités de proximité perdraient de leur importance, car elles seraient écartelées entre l'échelle du logement et celle de la ville. Le quartier aurait ainsi perdu une bonne partie de ses qualités spatiales et sociales. À l'heure de la mondialisation et de l'hypermobilité, les citoyens ne se retrouveraient plus dans cette référence qui relèverait plutôt « d'une mythologie communautaire villageoise » immortalisée au cinéma dans *Le Fabuleux Destin d'Amélie Poulain*. Il est vrai que dans la grande mutation métropolitaine que connaît actuellement la ville, l'échelle du quartier subit d'inquiétantes déviations. Une tendance à la sécurisation et au contrôle se développe, et la crainte est réelle de voir des *gated communities*, ces lotissements gardiennés et clos, émerger un peu partout pour abriter des populations repliées sur elles-mêmes. Nées dans les banlieues résidentielles nord-américaines, ces nouvelles formes de ghettos communautaires se multiplient effectivement dans les zones périurbaines européennes, reflet d'un sentiment d'insécurité grandissant.

L'autre caricature contemporaine du quartier est représentée par ces ensembles résidentiels, souvent privatisés, parfaitement maîtrisés et déshumanisés, « disneyfiés » pourrait-on dire en référence aux programmes immobiliers qu'on a vu se propager autour du célèbre parc d'attractions de Marne-la-Vallée. Ces quartiers représentent des sortes d'avatars d'une vieille utopie que la Walt Disney Company avait baptisée EPCOT pour *Experimental Prototype Community of Tomorrow*, qu'à défaut d'Amélie Poulain, elle destinait à la famille américaine idéale de demain, image qui s'est imposée mondialement.

Pourtant la notion de quartier semble bien être une valeur qui monte. Le quartier n'est-il pas, comme le définit le sociologue Yves Grafmeyer, « un milieu de vie, une image de référence dotée d'efficacité sur les comportements, un dispositif régulateur de la vie urbaine, voire le cadre pertinent ou même l'enjeu d'actions spécifiques⁴⁶ », où se manifeste un sentiment d'appartenance et de communauté, fondé sur des relations de voisinage et une identification sociale ? C'est la partie de la ville qu'on peut parcourir à pied, et le citoyen est avant tout un piéton. Sa nature première est de marcher, sa distance de prédilection est celle qui le mène là où il ressent un sentiment de familiarité, dans les lieux auxquels il est sensible car ils sont proches de lui. « Le corps des citoyens, c'est le capital le plus précieux de l'urbanisme », écrivait le sociologue Isaac Joseph⁴⁷. Ce rapport au quartier est aussi celui de la lenteur, des circulations douces, en opposition, ou en complémentarité, avec la grande vitesse qu'imposent les territoires métropolitains et leurs connexions régionales, interrégionales et internationales⁴⁸.

⁴⁵ François Ascher, *op. cit.*, p. 148.

⁴⁶ Yves Grafmeyer, *Habiter Lyon, Milieux et quartiers du centre ville*, Paris, CNRS Éditions, 1991, p. 11.

⁴⁷ Isaac Joseph, « Le bien commun des villes », in Jean-Pierre Sueur (dir.), *Demain la ville*, tome II, Paris, La Documentation française, 1998.

Les nombreuses expériences urbaines menées ces dernières décennies montrent que l'échelle du quartier peut constituer un bon cadre pour la mise en œuvre de projets locaux alliant développement durable, urbanité et modes de vie responsables. Depuis les projets « laboratoire » tels que Vauban à Fribourg-en-Brisgau, Bedzed au sud de Londres, Bonne à Grenoble, Am Turm à Heidelberg, Kronsberg à Hanovre, Bo01 à Malmö, Benny Farm à Montréal, pour ne citer que les plus célèbres, depuis les nombreuses opérations réalisées aux Pays-Bas, Java Island à Amsterdam, Eva-Lanxmeer à Culemborg, ou Leidsche Rijn à Utrecht par exemple, les écoquartiers se sont multipliés un peu partout dans le monde. Avec ses spécificités nationales et ses adaptations contextuelles et locales, la définition de l'écoquartier reste floue, son échelle, variable et ses limites, pas toujours clairement définies. Certains lui préfèrent le concept de *Urban Living Lab*⁴⁹ comme le quartier de Sampson Close à Coventry au Royaume-Uni. On voit venir les termes d'une nouvelle controverse : n'est-il pas à craindre que les écoquartiers ne représentent une nouvelle forme de gentrification fondée sur le partage de valeurs environnementales et sur les modes de vie qui les accompagnent, seulement à l'intérieur de leurs limites ? Certains quartiers récemment réalisés au Royaume-Uni, à Birmingham par exemple, peuvent laisser penser que cette critique n'est pas toujours infondée. « L'écoquartier ne doit pas être une enclave écologique », rappellent les économistes Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Outrequin⁵⁰. Pour autant, lorsque les futurs habitants du quartier Eko-Viikki à Helsinki sont sélectionnés en lien avec les degrés de sensibilité envers les problématiques environnementales qu'ils expriment, des interrogations majeures se posent sur l'absence de mixité sociale qui peut en résulter.

On peut aussi penser, comme l'architecte Philippe Madec, que ces expériences ne sont que des morceaux de ville et que ce sont les villes dans leur globalité, voire les régions, qui constituent la bonne échelle de tout projet de développement durable. En se référant à la démarche ÉcoCité du Plan ville durable, celui-ci affirme : « Cet appel à projets était essentiel pour ne pas s'en tenir à l'écoquartier, qui pourtant constituait déjà une amélioration par rapport à l'étape HQE⁵¹ oubliée du territoire⁵² ». Et il se projette encore plus loin en parlant d'écorégions : « L'échelon régional représente une étape à venir : il est celui d'une possible relation écoresponsable entre les métropoles et les territoires ruraux⁵³. »

Le Vorarlberg montre l'exemple d'un territoire tenant compte de la vaste imbrication de niveaux décisionnels facilitant les interactions à différentes échelles. On y observe que celle du quartier ou du village est plus locale, communautaire, identitaire, mais aussi plus proche, familière et épanouissante pour les populations et qu'elle favorise les liens sociaux. Comme le constate le sociologue Henri Lefebvre, le quartier se situe entre espace géométrique et espace social⁵⁴. Celui-ci peut permettre la constitution d'une

⁴⁹ Hartmut Rosa, *Accélération, Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010.

⁵⁰ Le concept de *Urban Living Lab* est issu d'un programme européen lancé en 2006. Aujourd'hui, une vingtaine de villes bénéficient de ce label décerné par le European Network of Living Labs (ENoLL).

⁵¹ Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Outrequin (entretien avec), « L'écoquartier ne doit pas être une enclave écologique pour bobos », *Le Moniteur.fr* (en ligne), 24 mars 2009.

⁵² HQE : Haute qualité environnementale.

⁵³ In « La démarche ÉcoCité, villes durables en projet », *Urbanisme*, hors série, n° 36, février 2010, p. 53.

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ Henri Lefebvre, *Le Droit à la ville* [1968], Paris, Anthropos, 1972.

force de proposition et d'innovation de type *bottom-up*, issue donc des citadins eux-mêmes. Il est propice à l'implication et à l'intégration de l'ensemble des acteurs concernés dès la phase amont d'un projet. Il facilite le renforcement des démarches partenariales, participatives et collaboratives, qui s'apparentent à une vision plus durable de l'espace urbain. L'échelle du grand territoire urbain ou régional s'inscrit dans un maillage plus vaste et plus globalisé, organise les relations entre la mégapole et le monde rural, assure la gestion des interactions entre collectivités, des équilibres entre besoin d'autonomie et dépendances nécessaires. Elle valorise aussi une forme de gouvernance et une vision à long terme de type *top-down*, issue donc des institutions qui sont les seules à pouvoir assurer ces missions, les coûts qu'elles impliquent et la continuité qu'elles imposent.



FRIBOURG-EN BRISGAU, LE QUARTIER VAUBAN.
Logements communautaires et matériaux de construction durables.



FRIBOURG-EN BRISGAU, LE QUARTIER VAUBAN.
Situé sur une ancienne caserne, ce quartier est exemplaire à plus d'un titre : logements alternatifs, bâtiments à énergie positive, intégration d'activités industrielles et artisanales... Sur le plan de la mobilité, il représente un modèle qui fait ses preuves : un tramway relie le quartier au centre ville, des parkings-silos pour les voitures sont réalisés à sa périphérie (photo du haut), tandis que les espaces publics sont réservés à la marche et aux circulations douces.

LE PROGRAMME ÉCOQUARTIER DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Le terme d'écoquartier est utilisé de façons diverses selon les pays, les régions, les villes. Il s'agit sans doute d'un de ces *mots-valises* généralement voués à disparaître tôt ou tard, dont aiment à s'emparer administrations et praticiens pour couvrir des expériences variées et pas toujours bien définies. Les opérations intitulées « écoquartiers » ont pourtant toutes en commun de tenter d'introduire divers critères de développement durable dans la conception de projets architecturaux et urbains.

Depuis 1995, la Ville de Montréal met en œuvre un programme intitulé Écoquartier pour sensibiliser ses habitants à l'environnement, soutenir financièrement les communautés d'habitants et les aider à améliorer leur mode de vie « par des actions ciblées ». Principalement fondées sur le bénévolat, mais animées par quelques permanents, ces interventions peuvent concerner la propreté, la gestion écologique des déchets, l'embellissement de l'espace public ou le développement de la nature en ville. L'objectif est surtout de favoriser un engagement de la population et d'accroître ainsi les efforts de la municipalité en matière d'environnement. Le financement des projets est majoritairement public, le secteur privé y participant sous forme de dons ponctuels, et la gestion en est assurée par les arrondissements. Chaque arrondissement compte en moyenne trois écoquartiers et, chaque semaine, une soixantaine d'événements d'importance variable sont initiés dans la ville. Les permanents de chacun des écoquartiers sont hébergés localement. Avec des bénévoles, ils œuvrent à l'éducation environnementale de la population, organisent des ateliers et des stages, identifient des projets ou des événements qu'ils mettent en œuvre avec la participation active des citoyens et des entreprises locales, développent des partenariats avec ces dernières, créent des emplois et renforcent ainsi le lien social. Pour la Ville de Montréal, l'échelle du quartier semble être la bonne échelle pour la mise en place de ce « réseautage ».

L'écoquartier Peter McGill est un des projets exemplaires de ce programme. Composé d'un îlot en centre ville, il accueille plusieurs initiatives destinées à en faire une vitrine innovante du développement durable : verdissement de l'îlot pris en charge par ses habitants, ruelle poreuse capable d'absorber les eaux de pluie, agriculture sur les balcons, centre de compostage, jardins communautaires... La gestion des déchets est accessible aux résidents, mais encourage aussi les commerçants à réduire leur consommation d'emballages et à gérer leurs matières recyclables grâce à un projet-pilote spécifique intitulé « Îlot recycleur ». L'écoquartier identifie aussi et accompagne des projets de réhabilitation comme la transformation d'une ancienne école en centre de formation pour le tourisme et l'hôtellerie.

Un autre écoquartier mis en œuvre est le « quartier 21 Saint-Michel » également intitulé « Voisinage du 21^e siècle ». Il s'agit d'un quartier de six îlots situé à proximité du parc Sainte-Yvette, habité par 500 ménages essentiellement d'origines italienne, haïtienne et latino-américaine. Il est problématique sur le plan environnemental, mais aussi socialement et économiquement difficile. Le projet, qui a débuté en 2005, a commencé par identifier les conflits de voisinage. L'équipe a pour cela informé, sensibilisé, consulté la population et animé des fêtes pour renouer le dialogue intergénérationnel et interethnique et tenter de réduire les tensions. Dans un premier temps, la priorité a été mise sur des équipements sportifs pour les adolescents et sur un partage intergénérationnel

du parc. Des réunions publiques ont été organisées pour discuter du projet. Celui-ci a été débattu, refusé, modifié et, finalement, adopté. Si la dimension environnementale est restée périphérique, l'amélioration des relations entre les communautés a été privilégiée. L'opération a réussi à mobiliser les habitants sur des enjeux sociaux et à mettre en œuvre un projet de quartier ainsi que l'aménagement d'un parc.

RÉFÉRENCE :

<http://www.eco-quartierpm.org>.



MONTRÉAL, L'ÉCOQUARTIER PETER-MCGILL.

Résilience ou compétitivité

Des villes qui régressent

Les villes naissent, généralement se développent, mais peuvent aussi mourir. Le phénomène des *shrinking cities*, ces villes qui régressent, n'est pas récent : on se souvient du mythe de l'Atlantide, de la disparition de Pompéi, du déclin de Venise. Il reste d'actualité. Les causes de ces régressions peuvent être nombreuses : guerres, épidémies, catastrophes naturelles ou économiques, migrations... Aujourd'hui, il peut s'agir de désindustrialisation, de marginalisation, de changement climatique — on prévoit que Bangkok s'enfonce dans les flots avant la fin du siècle —, d'étalement comme les *edge cities*, ces villes satellites nord-américaines, de démographie décroissante possiblement due à la diminution de la natalité ou au vieillissement de la population... Ainsi, la ville de Reading en Angleterre, touchée par l'effondrement de la sidérurgie dans les années soixante-dix, s'est-elle progressivement enfoncée dans une spirale de déclin : délocalisation des activités tertiaires, réduction drastique des services publics, exode massif des classes moyennes qualifiées, augmentation de l'insécurité et de la délinquance avec 41 % de ses habitants qui vivent en dessous du seuil de pauvreté. Quant à la ville américaine de Détroit, elle est régulièrement déclarée en faillite.

La décroissance des villes peut aussi provenir du fait qu'elles ne savent pas ou ne peuvent pas évoluer. Les exemples sont nombreux aux États-Unis : à la suite de l'effondrement de leur secteur industriel, Saint-Louis a vu sa population baisser de 59 %, Pittsburgh de 50 %, Détroit de 49 %. Des phénomènes similaires mais d'intensité moindre ont eu lieu à Leipzig et à Halle en Allemagne ; à Manchester et à Birmingham au Royaume-Uni ; à Ivanovo en Russie ; dans les mégapoles japonaises... et plus récemment en Espagne à la suite de l'éclatement de la bulle immobilière. De nombreuses villes ont été, sont ou seront des *shrinking cities*.

La croissance des villes a deux causes possibles : un taux de natalité élevé et une forte migration, phénomène le plus souvent dû à un exode rural intense, remplacé désormais, dans les pays d'Europe occidentale, par de vastes mouvements migratoires en provenance de l'Est et du Sud. Aujourd'hui, le nombre des naissances dans la plupart des pays développés se situe en dessous du taux minimum de renouvellement, l'exode rural est terminé et un frein relatif a été mis aux flux migratoires. De plus, le passage d'une société industrielle à une société de services s'est souvent fait dans la douleur, comme en témoignent les exemples des villes des *Midlands* anglaises, de la *Ruhrgebiet* en Allemagne, de la *Rust Belt* nord-américaine et celles des anciens pays du bloc soviétique. Pourtant, Bilbao, Gênes, Manchester, parmi d'autres, ont montré comment des politiques urbaines audacieuses pouvaient renverser le cours des choses. Ces villes ont mis en œuvre avec succès des



■ ■ ■ DÉTROIT, ÉTATS-UNIS, DÉSERTIFICATION DES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES, 2000-2005.

stratégies innovantes de reconquête, combinant réhabilitation de l'existant et programmes nouveaux de développement urbain. Fondant leurs projets sur des partenariats entre les secteurs public et privé, elles ont réalisé des infrastructures et des équipements de qualité et ont affiché une attractivité basée sur les services, la culture et la qualité des espaces urbains. D'autres exemples, plus modestes mais tout aussi efficaces, ont permis à des collectivités locales de mettre en place des dynamiques innovantes pour prendre en main leur sort grâce à des stratégies locales, autonomes et intégrées.

Deux postures prévalent pour faire face au risque de récession urbaine. La première est fondée sur les principes de permaculture et de résilience, des théories qui poussent à rechercher un équilibre dans l'autonomie et dans l'autogestion des ressources énergétiques, alimentaires et constructives. La seconde incite les collectivités locales à développer leur attractivité pour séduire de nouveaux habitants et de nouvelles entreprises. Pour cela, elles adoptent une attitude de forte compétitivité et élaborent des stratégies de croissance pour s'imposer face aux autres villes qui s'avèrent être leurs concurrentes.

La tentation de la résilience

La permaculture — ou « agroécologie » — est fondée sur un respect des rythmes de la nature et des interactions entre les divers éléments de l'environnement. La résilience définit la capacité d'un individu ou d'une communauté à résister aux chocs, à absorber les perturbations et anticiper les changements, à se réorganiser tout en conservant son identité, et enfin à développer sa faculté d'apprentissage et d'adaptation. Transposée en termes d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'architecture, la résilience aide à définir une société urbaine durable fondée sur les notions de solidarité, d'intégration des habitats humains et de microclimat ; une société qui tiendrait davantage compte des êtres humains, des animaux et des plantes, des sols, des sous-sols et de l'eau... La gestion d'une société de ce type fait l'objet d'une large répartition des risques et des responsabilités. Elle est localisée, car basée sur des règles de modularité, de partage et d'éthique. La notion de *feedback*, de retour d'information, y est essentielle : l'évaluation, la réactivité au changement, la gestion dite *bottom-up* — ou ascendante — en constituent les fondements⁵⁵. S'inspirant de la lecture de *Small Is Beautiful*⁵⁶, le slogan d'une société de la résilience pourrait être : « Il y a quelque sagesse dans la petitesse ! »

Le mouvement des « villes en transition », qui connaît actuellement un intérêt grandissant sur tous les continents auprès de nombreuses villes petites et moyennes, est issu de ces principes, initialement théoriques. Les promoteurs de ce mouvement, notamment son initiateur Rob Hopkins, ont fait l'hypothèse de quatre scénarios d'avenir possibles. Dans le premier, le monde poursuivrait à tout prix une production énergétique fondée sur le nucléaire, exploiterait les schistes bitumineux, produirait des biocarburants et ferait pour cela le choix d'un développement technologique forcené et d'un autoritarisme politique centralisé. La diminution actuelle des sources d'énergie fossile et un changement climatique brutal feraient, selon

eux, rapidement basculer ce premier scénario vers un second, plus noir, qui aboutirait à un chaos planétaire et à la nécessité d'une reconstruction locale. Le troisième scénario fait l'hypothèse d'une crise économique sévère, de risques pandémiques, de l'écroulement de la production, de la nécessité d'un retour au local et d'une reconstruction par le bas. Le quatrième scénario serait celui des technologies vertes et du développement durable, fondé sur les énergies renouvelables, sur l'agroécologie et sur un mode de vie urbain basé sur des valeurs de solidarité.

Le mouvement des *transition towns* met tout en œuvre pour éviter les deux premiers scénarios catastrophe, anticipe le troisième scénario comme étant le plus probable, et tend naturellement à favoriser le quatrième. Il réfléchit à une organisation urbaine qui permette de préparer l'indépendance par rapport au pétrole, de s'adapter au changement climatique, de fixer des objectifs en termes d'autonomie énergétique et alimentaire, de gérer les ressources locales, de revitaliser le commerce et l'artisanat locaux, et, pour cela, il préconise des indicateurs liés à la qualité de la vie plutôt qu'au PIB. En d'autres termes, il adopte le slogan de Rob Hopkins⁵⁷ : « Moins de biens, plus de liens. » La petite ville de Totnes dans le Devon en Angleterre représente la première tentative de réalisation d'une ville en transition. Sa population de 8 000 habitants a été convaincue dès 2005 par ce théoricien de la décroissance de réfléchir à un programme original qui a fait des émules dans le monde sous l'appellation de *Transit Cities*. Partant du constat que le changement dû au cumul de la crise énergétique et du réchauffement planétaire était imminent, et qu'il serait inévitable et brutal, la communauté de cette petite ville s'est regroupée autour d'un scénario de résilience du tissu socio-économique local, c'est-à-dire de recherche d'un équilibre et d'une autonomie permettant de mieux résister aux chocs provenant de l'extérieur. Le programme qui en résulte se situe entre un pessimisme fondé sur des certitudes de décroissance et un optimisme relatif, ce que ses protagonistes ont qualifié de « catastrophisme éclairé ».

Le projet, qui jouit d'une participation active de la population, est basé sur le principe d'un développement local : il est ancré sur le territoire, fondé sur une communauté solidaire, ciblé sur une méthodologie d'action destinée à réduire à tout prix la facture énergétique. Un des principaux enjeux de cette petite ville consiste à développer une permaculture visant à créer des écosystèmes économiquement viables et nourriciers, à l'opposé donc de la monoculture et de l'agriculture extensive. Le processus pour atteindre ces objectifs a été progressif. En 2005, des équipes locales fonctionnant en réseau ont été mises en place. Elles ont assuré la formation de groupes de travail et multiplié les manifestations publiques de sensibilisation. Les premiers résultats ont été suffisamment significatifs pour entraîner l'adhésion d'une majorité de la population. En 2008, une monnaie locale a été créée : la *Totnes pound*. À parité avec la livre britannique, elle a pour but de revitaliser le commerce et l'artisanat locaux en favorisant des échanges de proximité. En 2009, un plan de décroissance de l'énergie a été engagé, accompagné d'actions coordonnées sur la nourriture, le transport, l'habitat, le commerce, l'industrie et l'artisanat.

⁵⁵ Edgar Morin, *La Méthode, L'Humanité de l'humanité*, Paris, Seuil, 2001.

⁵⁶ Ernst Schumacher, *op. cit.*

⁵⁷ Rob Hopkins, *The Transition Handbook, From Oil Dependency to Local Resilience*, Green Books, 2008 (traduction française : *Manuel de transition, De la dépendance au pétrole à la résilience locale*, Montréal, Écosociétés, 2010).

Aujourd'hui, il existe une centaine de *Transit Cities* au Royaume-Uni et elles essaient leur modèle en Europe et dans le monde. Une douzaine étaient recensées en France en 2011.

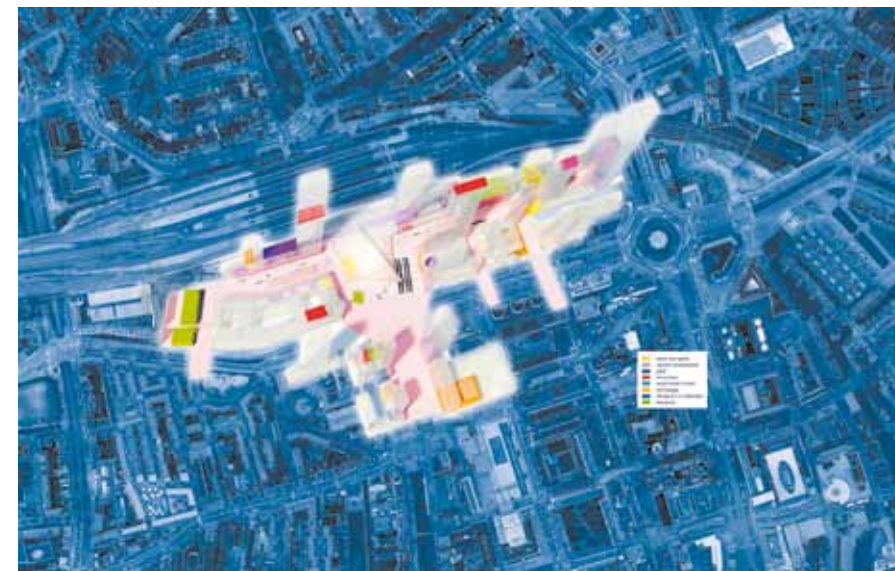
Le pouvoir de l'attractivité

Face à cette tentation du repli, une autre stratégie se développe, celle de la compétitivité internationale et de l'attractivité. Les classements de villes, toujours plus nombreux, jouent un rôle non négligeable dans cette compétition mondiale à laquelle se livrent les grandes cités et parfois les moins grandes⁵⁸. Avant de porter leur dévolu sur une ville d'accueil, entreprises, habitants potentiels, visiteurs, touristes tiennent de plus en plus sérieusement compte de ces palmarès qui couvrent prioritairement deux sujets : le coût de la vie urbaine, de ses réseaux de transport, de ses logements, de l'alimentation et des loisirs, et la qualité de son cadre de vie, de l'enseignement, des espaces publics, de son environnement, du patrimoine, de l'architecture, des musées, des événements sportifs et culturels... L'exemple de Barcelone, qui a réussi en quelques années à se hisser au niveau des villes dites « mondiales », reste un modèle dans tous les esprits. La capitale catalane s'était donné cette ambition après avoir organisé les Jeux olympiques d'été en 1992, mettant en avant son excellence dans les domaines de la finance, du commerce international, de l'architecture, de l'édition, des arts, du divertissement et des médias.

La compétition entre ces grandes métropoles, qu'elles soient régionales ou mondiales, est devenue féroce. Face au spectre de la récession, elles éprouvent toutes une nécessité vitale de renforcer leur pouvoir d'attractivité tant auprès des entreprises que des individus qui envisagent de déménager pour jouir de meilleures conditions de travail et résidentielles. Comme n'importe quelle société privée, elles offrent des services et une image. Espaces publics, équipements culturels, réseaux de transport, enseignement supérieur d'excellence, centres de loisirs et offre commerciale composent une palette qui participe de cette qualité. L'image médiatique que projette une ville sur la scène mondiale est essentielle à la réussite de cette stratégie de séduction. Architectures signées par de grands créateurs, aménagements urbains prestigieux, équipements culturels de renom y contribuent au même titre que les événements éphémères qui ponctuent son calendrier : festivals, expositions internationales, manifestations sportives, congrès, etc. sont devenus des enjeux importants qu'elles se disputent de façon acharnée auprès d'opérateurs privés de dimension et de réputation nationales ou internationales.

La plupart des grandes métropoles régionales, quelles que soient leur taille et leur situation géographique, tentent d'attirer entreprises à forte valeur ajoutée, services attractifs, équipements de production et de diffusion de la connaissance, touristes, etc. Elles mettent en œuvre de véritables stratégies pour développer leur niveau d'attractivité, lancent des études pour améliorer leur identité, organisent des campagnes de marketing débouchant sur des phénomènes de *branding* urbain, terme issu de l'anglais *brand*, « marque », généralement utilisé pour les produits de grande consommation. On peut citer dans le désordre, en notant au passage la diversité des

.....
⁵⁸ Voir par exemple la classification des villes « vertes » du monde par Siemens (www.siemens.com/greencityindex).



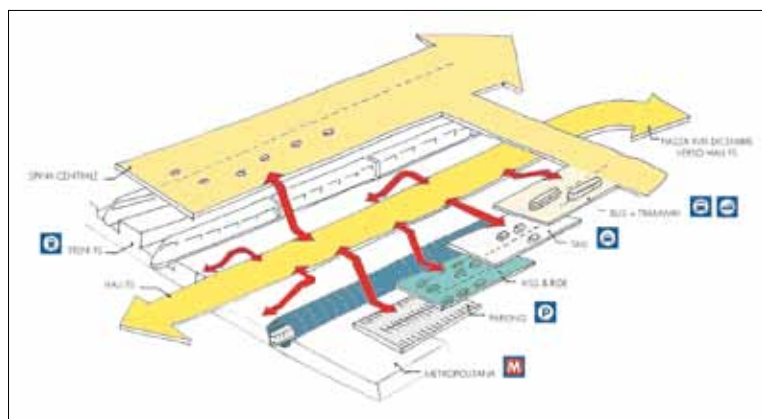
■■■■ ROTTERDAM, CENTRAAL DISTRICT, AXONOMÉTRIE.

Development Corporation of the City of Rotterdam.

■■■■ ROTTERDAM URBAN VISION, STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT 2030.

Pour améliorer son attractivité, la ville de Rotterdam a développé le renouvellement du quartier autour de sa nouvelle gare TGV en mettant en œuvre une stratégie urbaine offensive doublée d'un positionnement marketing destinés à accueillir un nombre plus important d'entreprises à haute valeur ajoutée et d'habitants à hauts revenus. [Source : City of Rotterdam.]

résultats, les ambitieux projets de Séville (1992) et de Lisbonne (1998) après les Expositions universelles que les deux villes ont hébergées ; ou bien le projet de la Spina à Turin, vaste projet urbain en cours de développement autour de sa gare pour trains à grande vitesse lancé à l'occasion des Jeux olympiques d'hiver de 2006 ; ou encore les efforts que Pékin a accomplis pour promouvoir les Jeux olympiques de 2008, et ceux de Shanghai pour profiter du dynamisme de son Exposition universelle en 2010. Si Barcelone a constitué un exemple évident dans cette direction, Bilbao a joué un rôle de pionnier en la matière grâce à son audacieuse stratégie de reconquête de sa vocation de capitale régionale. Son musée Guggenheim réalisé par Frank Gehry est devenu l'icône emblématique de ce renouveau, et son succès a largement dépassé les frontières du Pays basque espagnol.



- ■ ■ **TURIN, COUPE SUR LA GARE DE TORINO PORTA SUSA ET SUR LA SPINA CENTRALE.**
La Spina est un vaste projet d'aménagement de l'espace public basé sur un plan de déplacements qui relie le réseau ferroviaire international, national et interrégional avec le réseau de transports en commun régional et urbain autour de la notion de *hub* que représente la nouvelle gare TGV de Porta Susa.
- ■ ■ **TURIN, GARE DE TORINO PORTA SUSA, SCHÉMA DE CIRCULATION DES PIÉTONS ET VÉHICULES.**
[Source Torino Internazionale.]

■ ■ ■ LE MODÈLE DE BILBAO

Dans les années quatre-vingt, Bilbao était dans une situation de déclin comparable à celle de nombreuses villes industrielles comme Birmingham, Manchester, Pittsburgh qui avaient vu leurs activités péricliter. Le plan stratégique de revitalisation que le gouvernement basque, la province de Biscaye et la municipalité de Bilbao ont élaboré à partir de 1989 s'est révélé un modèle exemplaire pour transformer l'économie et l'image d'une *shrinking city*. Le rôle de coordination et de négociation du projet a été confié par les instances politiques à Ria 2000, une structure indépendante chargée de l'aménagement urbain qui a piloté l'ensemble des opérations d'urbanisme, et à Bilbao Metropoli-30, la société qui a monté un partenariat public-privé pour mettre en œuvre le plan stratégique dans une logique de marché.

Le projet s'est déroulé en plusieurs phases : une première étape a consisté à réfléchir à une vision urbaine pour transformer Bilbao en une *global city* ; cette réflexion a débouché sur une nouvelle image de la ville, attractive, compétitive, associée à la notion d'art et de culture. La deuxième phase consistait à réaliser de nombreux projets emblématiques : infrastructures urbaines, métro, aéroport, *waterfront*, équipements commerciaux, culturels, etc. confiés à des architectes de renom tels que Frank Gehry, Norman Foster, César Pelli, Arata Isozaki, Zaha Hadid... Le concept d'équipement-phare attribué au musée Guggenheim a joué à cette phase un rôle essentiel pour l'attractivité de l'ensemble. La réhabilitation du centre ville historique et la revalorisation des délaissés et des friches industrielles a fait le reste. Des campagnes de marketing et de lobbying ont été menées parallèlement pour attirer des entreprises de services, de grands opérateurs commerciaux et un tourisme international.

Bilbao est devenu un exemple incontournable, observé par les urbanistes et les politiques du monde entier qui retiendront la complexité et la sophistication des processus décisionnels, la planification combinant plan stratégique de longue durée et opportunités débouchant sur des réalisations événementielles, les transactions entre la collectivité et le secteur privé coordonnées par Ria 2000, le rôle décisif de



- ■ ■ **BILBAO, STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT DE RIA 2000, LA STRUCTURE DE PILOTAGE DE LA REVITALISATION DE LA VILLE.**

Le retour du quartier

Face à la mondialisation, à l'explosion du nombre et de la taille des mégapoles, et à la concurrence exacerbée qui se joue entre elles, on a pu penser que la notion de quartier était dépassée. François Ascher n'écrivait-il pas déjà en 1995 : « Les citoyens prennent de plus en plus leur logement comme un point fixe. Leur logement, non leur quartier⁴⁵ » ? Selon Ascher, les relations sociales de voisinage et les activités de proximité perdraient de leur importance, car elles seraient écartelées entre l'échelle du logement et celle de la ville. Le quartier aurait ainsi perdu une bonne partie de ses qualités spatiales et sociales. À l'heure de la mondialisation et de l'hypermobilité, les citoyens ne se retrouveraient plus dans cette référence qui relèverait plutôt « d'une mythologie communautaire villageoise » immortalisée au cinéma dans *Le Fabuleux Destin d'Amélie Poulain*. Il est vrai que dans la grande mutation métropolitaine que connaît actuellement la ville, l'échelle du quartier subit d'inquiétantes déviations. Une tendance à la sécurisation et au contrôle se développe, et la crainte est réelle de voir des *gated communities*, ces lotissements gardiennés et clos, émerger un peu partout pour abriter des populations repliées sur elles-mêmes. Nées dans les banlieues résidentielles nord-américaines, ces nouvelles formes de ghettos communautaires se multiplient effectivement dans les zones périurbaines européennes, reflet d'un sentiment d'insécurité grandissant.

L'autre caricature contemporaine du quartier est représentée par ces ensembles résidentiels, souvent privatisés, parfaitement maîtrisés et déshumanisés, « disneyfiés » pourrait-on dire en référence aux programmes immobiliers qu'on a vu se propager autour du célèbre parc d'attractions de Marne-la-Vallée. Ces quartiers représentent des sortes d'avatars d'une vieille utopie que la Walt Disney Company avait baptisée EPCOT pour *Experimental Prototype Community of Tomorrow*, qu'à défaut d'Amélie Poulain, elle destinait à la famille américaine idéale de demain, image qui s'est imposée mondialement.

Pourtant la notion de quartier semble bien être une valeur qui monte. Le quartier n'est-il pas, comme le définit le sociologue Yves Grafmeyer, « un milieu de vie, une image de référence dotée d'efficacité sur les comportements, un dispositif régulateur de la vie urbaine, voire le cadre pertinent ou même l'enjeu d'actions spécifiques⁴⁶ », où se manifeste un sentiment d'appartenance et de communauté, fondé sur des relations de voisinage et une identification sociale ? C'est la partie de la ville qu'on peut parcourir à pied, et le citoyen est avant tout un piéton. Sa nature première est de marcher, sa distance de prédilection est celle qui le mène là où il ressent un sentiment de familiarité, dans les lieux auxquels il est sensible car ils sont proches de lui. « Le corps des citoyens, c'est le capital le plus précieux de l'urbanisme », écrivait le sociologue Isaac Joseph⁴⁷. Ce rapport au quartier est aussi celui de la lenteur, des circulations douces, en opposition, ou en complémentarité, avec la grande vitesse qu'imposent les territoires métropolitains et leurs connexions régionales, interrégionales et internationales⁴⁸.

⁴⁵ François Ascher, *op. cit.*, p. 148.

⁴⁶ Yves Grafmeyer, *Habiter Lyon, Milieux et quartiers du centre ville*, Paris, CNRS Éditions, 1991, p. 11.

⁴⁷ Isaac Joseph, « Le bien commun des villes », in Jean-Pierre Sueur (dir.), *Demain la ville*, tome II, Paris, La Documentation française, 1998.

Les nombreuses expériences urbaines menées ces dernières décennies montrent que l'échelle du quartier peut constituer un bon cadre pour la mise en œuvre de projets locaux alliant développement durable, urbanité et modes de vie responsables. Depuis les projets « laboratoire » tels que Vauban à Fribourg-en-Brisgau, Bedzed au sud de Londres, Bonne à Grenoble, Am Turm à Heidelberg, Kronsberg à Hanovre, Bo01 à Malmö, Benny Farm à Montréal, pour ne citer que les plus célèbres, depuis les nombreuses opérations réalisées aux Pays-Bas, Java Island à Amsterdam, Eva-Lanxmeer à Culemborg, ou Leidsche Rijn à Utrecht par exemple, les écoquartiers se sont multipliés un peu partout dans le monde. Avec ses spécificités nationales et ses adaptations contextuelles et locales, la définition de l'écoquartier reste floue, son échelle, variable et ses limites, pas toujours clairement définies. Certains lui préfèrent le concept de *Urban Living Lab*⁴⁹ comme le quartier de Sampson Close à Coventry au Royaume-Uni. On voit venir les termes d'une nouvelle controverse : n'est-il pas à craindre que les écoquartiers ne représentent une nouvelle forme de gentrification fondée sur le partage de valeurs environnementales et sur les modes de vie qui les accompagnent, seulement à l'intérieur de leurs limites ? Certains quartiers récemment réalisés au Royaume-Uni, à Birmingham par exemple, peuvent laisser penser que cette critique n'est pas toujours infondée. « L'écoquartier ne doit pas être une enclave écologique », rappellent les économistes Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Outrequin⁵⁰. Pour autant, lorsque les futurs habitants du quartier Eko-Viikki à Helsinki sont sélectionnés en lien avec les degrés de sensibilité envers les problématiques environnementales qu'ils expriment, des interrogations majeures se posent sur l'absence de mixité sociale qui peut en résulter.

On peut aussi penser, comme l'architecte Philippe Madec, que ces expériences ne sont que des morceaux de ville et que ce sont les villes dans leur globalité, voire les régions, qui constituent la bonne échelle de tout projet de développement durable. En se référant à la démarche ÉcoCité du Plan ville durable, celui-ci affirme : « Cet appel à projets était essentiel pour ne pas s'en tenir à l'écoquartier, qui pourtant constituait déjà une amélioration par rapport à l'étape HQE⁵¹ oubliée du territoire⁵² ». Et il se projette encore plus loin en parlant d'écorégions : « L'échelon régional représente une étape à venir : il est celui d'une possible relation écoresponsable entre les métropoles et les territoires ruraux⁵³. »

Le Vorarlberg montre l'exemple d'un territoire tenant compte de la vaste imbrication de niveaux décisionnels facilitant les interactions à différentes échelles. On y observe que celle du quartier ou du village est plus locale, communautaire, identitaire, mais aussi plus proche, familière et épanouissante pour les populations et qu'elle favorise les liens sociaux. Comme le constate le sociologue Henri Lefebvre, le quartier se situe entre espace géométrique et espace social⁵⁴. Celui-ci peut permettre la constitution d'une

⁴⁹ Hartmut Rosa, *Accélération, Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010.

⁵⁰ Le concept de *Urban Living Lab* est issu d'un programme européen lancé en 2006. Aujourd'hui, une vingtaine de villes bénéficient de ce label décerné par le European Network of Living Labs (ENoLL).

⁵¹ Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Outrequin (entretien avec), « L'écoquartier ne doit pas être une enclave écologique pour bobos », *Le Monde.fr* (en ligne), 24 mars 2009.

⁵² HQE : Haute qualité environnementale.

⁵³ In « La démarche ÉcoCité, villes durables en projet », *Urbanisme*, hors série, n° 36, février 2010, p. 53.

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ Henri Lefebvre, *Le Droit à la ville* [1968], Paris, Anthropos, 1972.

force de proposition et d'innovation de type *bottom-up*, issue donc des citoyens eux-mêmes. Il est propice à l'implication et à l'intégration de l'ensemble des acteurs concernés dès la phase amont d'un projet. Il facilite le renforcement des démarches partenariales, participatives et collaboratives, qui s'apparentent à une vision plus durable de l'espace urbain. L'échelle du grand territoire urbain ou régional s'inscrit dans un maillage plus vaste et plus globalisé, organise les relations entre la mégapole et le monde rural, assure la gestion des interactions entre collectivités, des équilibres entre besoin d'autonomie et dépendances nécessaires. Elle valorise aussi une forme de gouvernance et une vision à long terme de type *top-down*, issue donc des institutions qui sont les seules à pouvoir assurer ces missions, les coûts qu'elles impliquent et la continuité qu'elles imposent.



FRIBOURG-EN BRISGAU, LE QUARTIER VAUBAN.
Logements communautaires et matériaux de construction durables.



FRIBOURG-EN BRISGAU, LE QUARTIER VAUBAN.
Situé sur une ancienne caserne, ce quartier est exemplaire à plus d'un titre : logements alternatifs, bâtiments à énergie positive, intégration d'activités industrielles et artisanales... Sur le plan de la mobilité, il représente un modèle qui fait ses preuves : un tramway relie le quartier au centre ville, des parkings-silos pour les voitures sont réalisés à sa périphérie (photo du haut), tandis que les espaces publics sont réservés à la marche et aux circulations douces.

LE PROGRAMME ÉCOQUARTIER DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Le terme d'écoquartier est utilisé de façons diverses selon les pays, les régions, les villes. Il s'agit sans doute d'un de ces *mots-valises* généralement voués à disparaître tôt ou tard, dont aiment à s'emparer administrations et praticiens pour couvrir des expériences variées et pas toujours bien définies. Les opérations intitulées « écoquartiers » ont pourtant toutes en commun de tenter d'introduire divers critères de développement durable dans la conception de projets architecturaux et urbains.

Depuis 1995, la Ville de Montréal met en œuvre un programme intitulé Écoquartier pour sensibiliser ses habitants à l'environnement, soutenir financièrement les communautés d'habitants et les aider à améliorer leur mode de vie « par des actions ciblées ». Principalement fondées sur le bénévolat, mais animées par quelques permanents, ces interventions peuvent concerner la propreté, la gestion écologique des déchets, l'embellissement de l'espace public ou le développement de la nature en ville. L'objectif est surtout de favoriser un engagement de la population et d'accroître ainsi les efforts de la municipalité en matière d'environnement. Le financement des projets est majoritairement public, le secteur privé y participant sous forme de dons ponctuels, et la gestion en est assurée par les arrondissements. Chaque arrondissement compte en moyenne trois écoquartiers et, chaque semaine, une soixantaine d'événements d'importance variable sont initiés dans la ville. Les permanents de chacun des écoquartiers sont hébergés localement. Avec des bénévoles, ils œuvrent à l'éducation environnementale de la population, organisent des ateliers et des stages, identifient des projets ou des événements qu'ils mettent en œuvre avec la participation active des citoyens et des entreprises locales, développent des partenariats avec ces dernières, créent des emplois et renforcent ainsi le lien social. Pour la Ville de Montréal, l'échelle du quartier semble être la bonne échelle pour la mise en place de ce « réseautage ».

L'écoquartier Peter McGill est un des projets exemplaires de ce programme. Composé d'un îlot en centre ville, il accueille plusieurs initiatives destinées à en faire une vitrine innovante du développement durable : verdissement de l'îlot pris en charge par ses habitants, ruelle poreuse capable d'absorber les eaux de pluie, agriculture sur les balcons, centre de compostage, jardins communautaires... La gestion des déchets est accessible aux résidents, mais encourage aussi les commerçants à réduire leur consommation d'emballages et à gérer leurs matières recyclables grâce à un projet-pilote spécifique intitulé « Îlot recycleur ». L'écoquartier identifie aussi et accompagne des projets de réhabilitation comme la transformation d'une ancienne école en centre de formation pour le tourisme et l'hôtellerie.

Un autre écoquartier mis en œuvre est le « quartier 21 Saint-Michel » également intitulé « Voisinage du 21^e siècle ». Il s'agit d'un quartier de six îlots situé à proximité du parc Sainte-Yvette, habité par 500 ménages essentiellement d'origines italienne, haïtienne et latino-américaine. Il est problématique sur le plan environnemental, mais aussi socialement et économiquement difficile. Le projet, qui a débuté en 2005, a commencé par identifier les conflits de voisinage. L'équipe a pour cela informé, sensibilisé, consulté la population et animé des fêtes pour renouer le dialogue intergénérationnel et interethnique et tenter de réduire les tensions. Dans un premier temps, la priorité a été mise sur des équipements sportifs pour les adolescents et sur un partage intergénérationnel

du parc. Des réunions publiques ont été organisées pour discuter du projet. Celui-ci a été débattu, refusé, modifié et, finalement, adopté. Si la dimension environnementale est restée périphérique, l'amélioration des relations entre les communautés a été privilégiée. L'opération a réussi à mobiliser les habitants sur des enjeux sociaux et à mettre en œuvre un projet de quartier ainsi que l'aménagement d'un parc.

RÉFÉRENCE :

<http://www.eco-quartierpm.org>.



MONTRÉAL, L'ÉCOQUARTIER PETER-MCGILL.

Résilience ou compétitivité

Des villes qui régressent

Les villes naissent, généralement se développent, mais peuvent aussi mourir. Le phénomène des *shrinking cities*, ces villes qui régressent, n'est pas récent : on se souvient du mythe de l'Atlantide, de la disparition de Pompéi, du déclin de Venise. Il reste d'actualité. Les causes de ces régressions peuvent être nombreuses : guerres, épidémies, catastrophes naturelles ou économiques, migrations... Aujourd'hui, il peut s'agir de désindustrialisation, de marginalisation, de changement climatique — on prévoit que Bangkok s'enfonce dans les flots avant la fin du siècle —, d'étalement comme les *edge cities*, ces villes satellites nord-américaines, de démographie décroissante possiblement due à la diminution de la natalité ou au vieillissement de la population... Ainsi, la ville de Reading en Angleterre, touchée par l'effondrement de la sidérurgie dans les années soixante-dix, s'est-elle progressivement enfoncée dans une spirale de déclin : délocalisation des activités tertiaires, réduction drastique des services publics, exode massif des classes moyennes qualifiées, augmentation de l'insécurité et de la délinquance avec 41 % de ses habitants qui vivent en dessous du seuil de pauvreté. Quant à la ville américaine de Détroit, elle est régulièrement déclarée en faillite.

La décroissance des villes peut aussi provenir du fait qu'elles ne savent pas ou ne peuvent pas évoluer. Les exemples sont nombreux aux États-Unis : à la suite de l'effondrement de leur secteur industriel, Saint-Louis a vu sa population baisser de 59 %, Pittsburgh de 50 %, Détroit de 49 %. Des phénomènes similaires mais d'intensité moindre ont eu lieu à Leipzig et à Halle en Allemagne ; à Manchester et à Birmingham au Royaume-Uni ; à Ivanovo en Russie ; dans les mégapoles japonaises... et plus récemment en Espagne à la suite de l'éclatement de la bulle immobilière. De nombreuses villes ont été, sont ou seront des *shrinking cities*.

La croissance des villes a deux causes possibles : un taux de natalité élevé et une forte migration, phénomène le plus souvent dû à un exode rural intense, remplacé désormais, dans les pays d'Europe occidentale, par de vastes mouvements migratoires en provenance de l'Est et du Sud. Aujourd'hui, le nombre des naissances dans la plupart des pays développés se situe en dessous du taux minimum de renouvellement, l'exode rural est terminé et un frein relatif a été mis aux flux migratoires. De plus, le passage d'une société industrielle à une société de services s'est souvent fait dans la douleur, comme en témoignent les exemples des villes des *Midlands* anglaises, de la *Ruhrgebiet* en Allemagne, de la *Rust Belt* nord-américaine et celles des anciens pays du bloc soviétique. Pourtant, Bilbao, Gênes, Manchester, parmi d'autres, ont montré comment des politiques urbaines audacieuses pouvaient renverser le cours des choses. Ces villes ont mis en œuvre avec succès des



■ ■ ■ DÉTROIT, ÉTATS-UNIS, DÉSERTIFICATION DES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES, 2000-2005.

stratégies innovantes de reconquête, combinant réhabilitation de l'existant et programmes nouveaux de développement urbain. Fondant leurs projets sur des partenariats entre les secteurs public et privé, elles ont réalisé des infrastructures et des équipements de qualité et ont affiché une attractivité basée sur les services, la culture et la qualité des espaces urbains. D'autres exemples, plus modestes mais tout aussi efficaces, ont permis à des collectivités locales de mettre en place des dynamiques innovantes pour prendre en main leur sort grâce à des stratégies locales, autonomes et intégrées.

Deux postures prévalent pour faire face au risque de récession urbaine. La première est fondée sur les principes de permaculture et de résilience, des théories qui poussent à rechercher un équilibre dans l'autonomie et dans l'autogestion des ressources énergétiques, alimentaires et constructives. La seconde incite les collectivités locales à développer leur attractivité pour séduire de nouveaux habitants et de nouvelles entreprises. Pour cela, elles adoptent une attitude de forte compétitivité et élaborent des stratégies de croissance pour s'imposer face aux autres villes qui s'avèrent être leurs concurrentes.

La tentation de la résilience

La permaculture — ou « agroécologie » — est fondée sur un respect des rythmes de la nature et des interactions entre les divers éléments de l'environnement. La résilience définit la capacité d'un individu ou d'une communauté à résister aux chocs, à absorber les perturbations et anticiper les changements, à se réorganiser tout en conservant son identité, et enfin à développer sa faculté d'apprentissage et d'adaptation. Transposée en termes d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'architecture, la résilience aide à définir une société urbaine durable fondée sur les notions de solidarité, d'intégration des habitats humains et de microclimat ; une société qui tiendrait davantage compte des êtres humains, des animaux et des plantes, des sols, des sous-sols et de l'eau... La gestion d'une société de ce type fait l'objet d'une large répartition des risques et des responsabilités. Elle est localisée, car basée sur des règles de modularité, de partage et d'éthique. La notion de *feedback*, de retour d'information, y est essentielle : l'évaluation, la réactivité au changement, la gestion dite *bottom-up* — ou ascendante — en constituent les fondements⁵⁵. S'inspirant de la lecture de *Small Is Beautiful*⁵⁶, le slogan d'une société de la résilience pourrait être : « Il y a quelque sagesse dans la petitesse ! »

Le mouvement des « villes en transition », qui connaît actuellement un intérêt grandissant sur tous les continents auprès de nombreuses villes petites et moyennes, est issu de ces principes, initialement théoriques. Les promoteurs de ce mouvement, notamment son initiateur Rob Hopkins, ont fait l'hypothèse de quatre scénarios d'avenir possibles. Dans le premier, le monde poursuivrait à tout prix une production énergétique fondée sur le nucléaire, exploiterait les schistes bitumineux, produirait des biocarburants et ferait pour cela le choix d'un développement technologique forcené et d'un autoritarisme politique centralisé. La diminution actuelle des sources d'énergie fossile et un changement climatique brutal feraient, selon

eux, rapidement basculer ce premier scénario vers un second, plus noir, qui aboutirait à un chaos planétaire et à la nécessité d'une reconstruction locale. Le troisième scénario fait l'hypothèse d'une crise économique sévère, de risques pandémiques, de l'écroulement de la production, de la nécessité d'un retour au local et d'une reconstruction par le bas. Le quatrième scénario serait celui des technologies vertes et du développement durable, fondé sur les énergies renouvelables, sur l'agroécologie et sur un mode de vie urbain basé sur des valeurs de solidarité.

Le mouvement des *transition towns* met tout en œuvre pour éviter les deux premiers scénarios catastrophe, anticipe le troisième scénario comme étant le plus probable, et tend naturellement à favoriser le quatrième. Il réfléchit à une organisation urbaine qui permette de préparer l'indépendance par rapport au pétrole, de s'adapter au changement climatique, de fixer des objectifs en termes d'autonomie énergétique et alimentaire, de gérer les ressources locales, de revitaliser le commerce et l'artisanat locaux, et, pour cela, il préconise des indicateurs liés à la qualité de la vie plutôt qu'au PIB. En d'autres termes, il adopte le slogan de Rob Hopkins⁵⁷ : « Moins de biens, plus de liens. » La petite ville de Totnes dans le Devon en Angleterre représente la première tentative de réalisation d'une ville en transition. Sa population de 8 000 habitants a été convaincue dès 2005 par ce théoricien de la décroissance de réfléchir à un programme original qui a fait des émules dans le monde sous l'appellation de *Transit Cities*. Partant du constat que le changement dû au cumul de la crise énergétique et du réchauffement planétaire était imminent, et qu'il serait inévitable et brutal, la communauté de cette petite ville s'est regroupée autour d'un scénario de résilience du tissu socio-économique local, c'est-à-dire de recherche d'un équilibre et d'une autonomie permettant de mieux résister aux chocs provenant de l'extérieur. Le programme qui en résulte se situe entre un pessimisme fondé sur des certitudes de décroissance et un optimisme relatif, ce que ses protagonistes ont qualifié de « catastrophisme éclairé ».

Le projet, qui jouit d'une participation active de la population, est basé sur le principe d'un développement local : il est ancré sur le territoire, fondé sur une communauté solidaire, ciblé sur une méthodologie d'action destinée à réduire à tout prix la facture énergétique. Un des principaux enjeux de cette petite ville consiste à développer une permaculture visant à créer des écosystèmes économiquement viables et nourriciers, à l'opposé donc de la monoculture et de l'agriculture extensive. Le processus pour atteindre ces objectifs a été progressif. En 2005, des équipes locales fonctionnant en réseau ont été mises en place. Elles ont assuré la formation de groupes de travail et multiplié les manifestations publiques de sensibilisation. Les premiers résultats ont été suffisamment significatifs pour entraîner l'adhésion d'une majorité de la population. En 2008, une monnaie locale a été créée : la *Totnes pound*. À parité avec la livre britannique, elle a pour but de revitaliser le commerce et l'artisanat locaux en favorisant des échanges de proximité. En 2009, un plan de décroissance de l'énergie a été engagé, accompagné d'actions coordonnées sur la nourriture, le transport, l'habitat, le commerce, l'industrie et l'artisanat.

⁵⁵ Edgar Morin, *La Méthode, L'Humanité de l'humanité*, Paris, Seuil, 2001.

⁵⁶ Ernst Schumacher, *op. cit.*

⁵⁷ Rob Hopkins, *The Transition Handbook, From Oil Dependency to Local Resilience*, Green Books, 2008 (traduction française : *Manuel de transition, De la dépendance au pétrole à la résilience locale*, Montréal, Écosociétés, 2010).

Aujourd'hui, il existe une centaine de *Transit Cities* au Royaume-Uni et elles essaient leur modèle en Europe et dans le monde. Une douzaine étaient recensées en France en 2011.

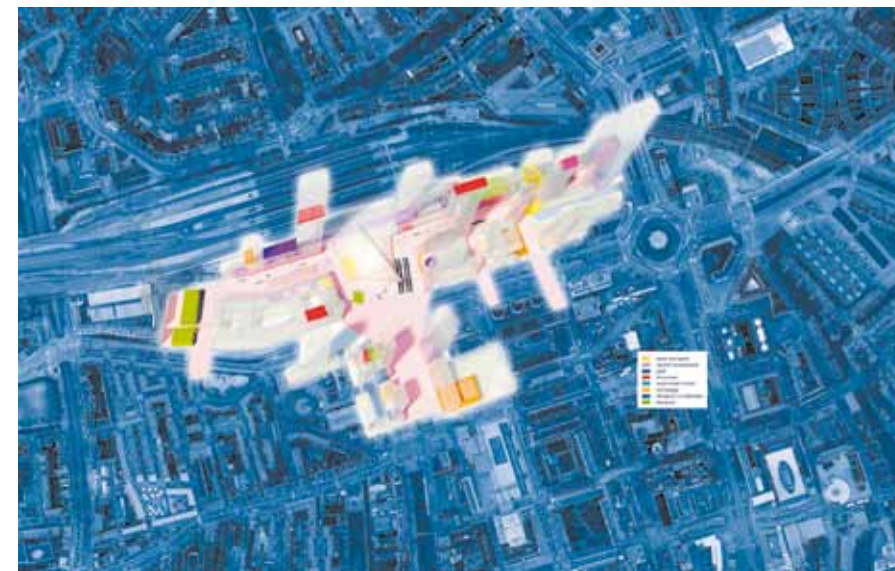
Le pouvoir de l'attractivité

Face à cette tentation du repli, une autre stratégie se développe, celle de la compétitivité internationale et de l'attractivité. Les classements de villes, toujours plus nombreux, jouent un rôle non négligeable dans cette compétition mondiale à laquelle se livrent les grandes cités et parfois les moins grandes⁵⁸. Avant de porter leur dévolu sur une ville d'accueil, entreprises, habitants potentiels, visiteurs, touristes tiennent de plus en plus sérieusement compte de ces palmarès qui couvrent prioritairement deux sujets : le coût de la vie urbaine, de ses réseaux de transport, de ses logements, de l'alimentation et des loisirs, et la qualité de son cadre de vie, de l'enseignement, des espaces publics, de son environnement, du patrimoine, de l'architecture, des musées, des événements sportifs et culturels... L'exemple de Barcelone, qui a réussi en quelques années à se hisser au niveau des villes dites « mondiales », reste un modèle dans tous les esprits. La capitale catalane s'était donné cette ambition après avoir organisé les Jeux olympiques d'été en 1992, mettant en avant son excellence dans les domaines de la finance, du commerce international, de l'architecture, de l'édition, des arts, du divertissement et des médias.

La compétition entre ces grandes métropoles, qu'elles soient régionales ou mondiales, est devenue féroce. Face au spectre de la récession, elles éprouvent toutes une nécessité vitale de renforcer leur pouvoir d'attractivité tant auprès des entreprises que des individus qui envisagent de déménager pour jouir de meilleures conditions de travail et résidentielles. Comme n'importe quelle société privée, elles offrent des services et une image. Espaces publics, équipements culturels, réseaux de transport, enseignement supérieur d'excellence, centres de loisirs et offre commerciale composent une palette qui participe de cette qualité. L'image médiatique que projette une ville sur la scène mondiale est essentielle à la réussite de cette stratégie de séduction. Architectures signées par de grands créateurs, aménagements urbains prestigieux, équipements culturels de renom y contribuent au même titre que les événements éphémères qui ponctuent son calendrier : festivals, expositions internationales, manifestations sportives, congrès, etc. sont devenus des enjeux importants qu'elles se disputent de façon acharnée auprès d'opérateurs privés de dimension et de réputation nationales ou internationales.

La plupart des grandes métropoles régionales, quelles que soient leur taille et leur situation géographique, tentent d'attirer entreprises à forte valeur ajoutée, services attractifs, équipements de production et de diffusion de la connaissance, touristes, etc. Elles mettent en œuvre de véritables stratégies pour développer leur niveau d'attractivité, lancent des études pour améliorer leur identité, organisent des campagnes de marketing débouchant sur des phénomènes de *branding* urbain, terme issu de l'anglais *brand*, « marque », généralement utilisé pour les produits de grande consommation. On peut citer dans le désordre, en notant au passage la diversité des

.....
⁵⁸ Voir par exemple la classification des villes « vertes » du monde par Siemens (www.siemens.com/greencityindex).



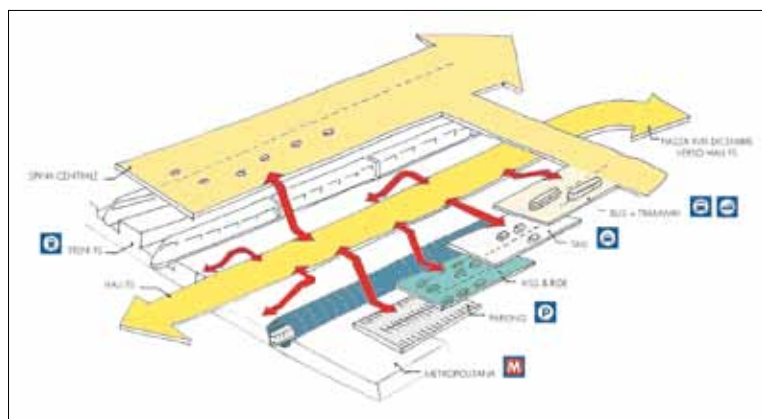
■■■■ ROTTERDAM, CENTRAAL DISTRICT, AXONOMÉTRIE.

Development Corporation of the City of Rotterdam.

■■■■ ROTTERDAM URBAN VISION, STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT 2030.

Pour améliorer son attractivité, la ville de Rotterdam a développé le renouvellement du quartier autour de sa nouvelle gare TGV en mettant en œuvre une stratégie urbaine offensive doublée d'un positionnement marketing destinés à accueillir un nombre plus important d'entreprises à haute valeur ajoutée et d'habitants à hauts revenus. [Source : City of Rotterdam.]

résultats, les ambitieux projets de Séville (1992) et de Lisbonne (1998) après les Expositions universelles que les deux villes ont hébergées ; ou bien le projet de la Spina à Turin, vaste projet urbain en cours de développement autour de sa gare pour trains à grande vitesse lancé à l'occasion des Jeux olympiques d'hiver de 2006 ; ou encore les efforts que Pékin a accomplis pour promouvoir les Jeux olympiques de 2008, et ceux de Shanghai pour profiter du dynamisme de son Exposition universelle en 2010. Si Barcelone a constitué un exemple évident dans cette direction, Bilbao a joué un rôle de pionnier en la matière grâce à son audacieuse stratégie de reconquête de sa vocation de capitale régionale. Son musée Guggenheim réalisé par Frank Gehry est devenu l'icône emblématique de ce renouveau, et son succès a largement dépassé les frontières du Pays basque espagnol.



- ■ ■ **TURIN, COUPE SUR LA GARE DE TORINO PORTA SUSA ET SUR LA SPINA CENTRALE.**
La Spina est un vaste projet d'aménagement de l'espace public basé sur un plan de déplacements qui relie le réseau ferroviaire international, national et interrégional avec le réseau de transports en commun régional et urbain autour de la notion de *hub* que représente la nouvelle gare TGV de Porta Susa.
- ■ ■ **TURIN, GARE DE TORINO PORTA SUSA, SCHÉMA DE CIRCULATION DES PIÉTONS ET VÉHICULES.**
[Source Torino Internazionale.]

■ ■ ■ LE MODÈLE DE BILBAO

Dans les années quatre-vingt, Bilbao était dans une situation de déclin comparable à celle de nombreuses villes industrielles comme Birmingham, Manchester, Pittsburgh qui avaient vu leurs activités péricliter. Le plan stratégique de revitalisation que le gouvernement basque, la province de Biscaye et la municipalité de Bilbao ont élaboré à partir de 1989 s'est révélé un modèle exemplaire pour transformer l'économie et l'image d'une *shrinking city*. Le rôle de coordination et de négociation du projet a été confié par les instances politiques à Ria 2000, une structure indépendante chargée de l'aménagement urbain qui a piloté l'ensemble des opérations d'urbanisme, et à Bilbao Metropoli-30, la société qui a monté un partenariat public-privé pour mettre en œuvre le plan stratégique dans une logique de marché.

Le projet s'est déroulé en plusieurs phases : une première étape a consisté à réfléchir à une vision urbaine pour transformer Bilbao en une *global city* ; cette réflexion a débouché sur une nouvelle image de la ville, attractive, compétitive, associée à la notion d'art et de culture. La deuxième phase consistait à réaliser de nombreux projets emblématiques : infrastructures urbaines, métro, aéroport, *waterfront*, équipements commerciaux, culturels, etc. confiés à des architectes de renom tels que Frank Gehry, Norman Foster, César Pelli, Arata Isozaki, Zaha Hadid... Le concept d'équipement-phare attribué au musée Guggenheim a joué à cette phase un rôle essentiel pour l'attractivité de l'ensemble. La réhabilitation du centre ville historique et la revalorisation des délaissés et des friches industrielles a fait le reste. Des campagnes de marketing et de lobbying ont été menées parallèlement pour attirer des entreprises de services, de grands opérateurs commerciaux et un tourisme international.

Bilbao est devenu un exemple incontournable, observé par les urbanistes et les politiques du monde entier qui retiendront la complexité et la sophistication des processus décisionnels, la planification combinant plan stratégique de longue durée et opportunités débouchant sur des réalisations événementielles, les transactions entre la collectivité et le secteur privé coordonnées par Ria 2000, le rôle décisif de



- ■ ■ **BILBAO, STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT DE RIA 2000, LA STRUCTURE DE PILOTAGE DE LA REVITALISATION DE LA VILLE.**

Avant-propos	7
1 Observer les signes du changement	13
Moteurs d'évolution et leviers d'innovation	14
Regards sur un monde en mutation	21
Les mutations des sociétés urbaines	21
Tirana, la ville informelle	29
Le bilan carbone de la ville de Paris	33
Une crise permanente et durable	35
Une imbrication d'échelles territoriales	40
La métropole de la Randstad, Pays-Bas	45
Le programme écoquartier de la ville de Montréal	52
Résilience ou compétitivité	54
Le modèle de Bilbao	61
Perspectives pour de nouveaux modes d'action	63
Complexité, risques et incertitude	63
Les potentialités d'un contexte multiacteur	66
La gestion de l'eau aux Pays-Bas	70
De nouvelles relations entre public et privé	74
Le projet de regroupement des services du ministère de la Défense	76
La privatisation des villes <i>par Isabelle Baraud-Serfaty</i>	80
Implications citoyennes et <i>empowerment</i>	82
Réseaux intelligents localisés	85

2		
Comprendre le nouveau rapport au monde	89	
Débats et controverses	90	
Développement durable et métabolisme urbain	93	
Écologie et systèmes urbains	93	
Hammarby Sjöstad, Stockholm	96	
Société cognitive et économie de l'information	101	
Le réseau des villes de la connaissance	105	
Gestion des ressources naturelles et de la biodiversité	106	
Tokyo FiberCity 2050	109	
Le quartier de Eva-Lanxmeer à Culemborg, Pays-Bas	114	
Échelles de proximité et pratiques urbaines	117	
Formes urbaines et densité	117	
Densité, formes urbaines et consommation énergétique selon Serge Salat	122	
Autonomie et interdépendances	124	
Les projets de Hermann Kaufmann au Vorarlberg, Autriche	126	
Mobilité ou accessibilité	128	
Le « Red Carpet » d'Amsterdam	131	
Le quartier de Aspern, Vienne, Autriche	136	
Culture technique et appropriation sociale	139	
La rénovation urbaine de Vesterbro, Copenhague	141	
3		
Anticiper de nouvelles stratégies de conception	145	
Mettre les savoirs en action	146	
Les processus de conception traditionnels ne fonctionnent plus	149	
Une chaîne d'acteurs trop éclatée	149	
Un déficit méthodologique	153	
Une crise des expertises	155	
Lacunes des outils numériques traditionnels	157	

La conception dans le contexte contemporain	163
Création et conception	163
La pratique de l'atelier Renzo Piano par Loïc Couton	167
De la co-conception à la co-innovation	172
L'usage au centre de la conception	175
L'utilisateur est-il un concepteur ? par Nadia Arab	179
Des espaces de co-conception	183
La co-conception dans d'autres domaines d'activité	183
Des outils de travail collaboratif pour les technologies de l'information et de la communication par Burcu Ozdirlik	186
Espaces de conception et parcours d'innovation	188
Les stratégies de conception en entreprise par Christophe Midler	190
Objets intermédiaires et langages partagés	195
Le cabinet de curiosités du projet Desarte par Ina Wagner	201
4	
Agir et interagir	203
Pour un projet participatif et collaboratif	204
Concevoir le projet du projet	207
L'importance des études préalables	207
Le Technocentre Renault à Guyancourt	214
Construire une vision partagée avec les usagers	216
Les enseignements du projet IP City	221
Établir un partenariat solidaire entre les parties prenantes	223
Le partnering du Quartier des Spectacles à Montréal par David Ross	225
De la protection des œuvres collectives et composites par Robert Carvais	230

Le projet comme processus de gestion réflexive	233
Les fondements d'une gestion par le projet	233
<i>L'importance de l'architecture invisible</i>	238
<i>par Gonzalo Lizarralde et Michel Max Raynaud</i>	
<i>La maquette numérique dans une entreprise industrielle</i>	
<i>comme Airbus</i>	244
<i>par Christian Père</i>	
Gérer les ressources	249
<i>Le projet de la maison Hermès</i>	253
<i>par Loïc Couton</i>	
<i>Métisse®, un produit isolant innovant</i>	258
<i>Les projets de l'agence</i>	
<i>L'Oeuf Architectes à Benny Farm et Rosemont, Montréal</i>	263
Existe-t-il un scénario idéal ?	265
Un débat à poursuivre	239
Bibliographie	273