



les
Cahiers

Envies de villes

PUBLICATION CRÉÉE EN 1964
DÉCEMBRE 2008

Directeur de la publication
François DUGENY

Responsable des éditions
Frédéric THEULÉ (01 77 49 78 83)

Rédactrice en chef
Sophie MARIOTTE (01 77 49 75 28)

Coordinatrices
Amélie DARLEY (01 77 49 79 56)
Gwénaëlle ZUNINO (01 77 49 79 08)

Secrétaire de rédaction
Marie-Anne PORTIER (01 77 49 79 52)

Presse
Catherine GROLÉE-BRAMAT (01 77 49 79 05)

Fabrication
Sylvie COULOMB (01 77 49 79 43)

Maquette, illustrations
Agnès CHARLES (01 77 49 79 46)

Notes de lecture
Christine ALMANZOR (01 77 49 79 20)
Linda GALLET (01 77 49 79 63)
Claire GALOPIN (01 77 49 75 34)

Médiathèque – photothèque
Claire GALOPIN (01 77 49 75 34)
Aurélien LACOUCHIE (01 77 49 75 18)

Retranscription des interviews
Virginie CIONI (01 77 49 75 70)

Impression
Point 44

Couverture
Olivier CRANSAC (01 77 49 75 16)
Photo : © 2008 The LEGO Group

Commission paritaire n° 811 AD
ISSN 0153-6184

© IAU Île-de-France

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés. Les copies, reproductions, citations intégrales ou partielles, pour utilisation autre que strictement privée et individuelle, sont illicites sans autorisation formelle de l'auteur ou de l'éditeur. La contrefaçon sera sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal (loi du 11-3-1957, art. 40 et 41).

Dépôt légal : 4^e trimestre 2008

Diffusion, vente et abonnement :
Olivier LANGE (01 77 49 79 38)

	France	Étranger
Le numéro :	18 €	20 €
Abonnement pour 4 numéros :	72 €	84 €
Étudiants (Photocopie carte de l'année en cours, tarif 2008) :	50 €	

Sur place :
Librairie ÎLE-DE-FRANCE, accueil IAU - 15, rue Falguière, Paris 15^e (01 77 49 77 40)

Par correspondance :
INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
15, rue Falguière - 75740 Paris Cedex 15
Abonnement et vente au numéro : <http://www.iau-idf.fr>



frederic.theule@iau-idf.fr

sophie.mariotte@iau-idf.fr

amelie.darley@iau-idf.fr
gwenaelle.zunino@iau-idf.fr

marie-anne.portier@iau-idf.fr

catherine.bramat@iau-idf.fr

sylvie.coulomb@iau-idf.fr

agnes.charles@iau-idf.fr

christine.almanzor@iau-idf.fr
linda.gallet@iau-idf.fr
claire.galopin@iau-idf.fr

claire.galopin@iau-idf.fr
aurelien.lacouchie@iau-idf.fr

virginie.cioni@iau-idf.fr

olivier.cransac@iau-idf.fr

olivier.lange@iau-idf.fr

Composition du conseil d'administration au 1^{er} décembre 2008

Président

M. Jean-Paul HUCHON

Président du conseil régional d'Île-de-France

• Bureau

1^{er} vice-président

M. Daniel CANEPA

Préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris

2^e vice-président

M. Jean-Claude BOUCHERAT

Président du conseil économique et social régional d'Île-de-France

3^e vice-présidente

Mme Mireille FERRI, vice-présidente du conseil régional chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Égalité territoriale, des Contrats régionaux et ruraux

Trésorier : M. Robert CADALBERT

Secrétaire : M. François LABROILLE

• Conseillers régionaux

Titulaires :

M. Gilles ALAYRAC
M. Robert CADALBERT
Mme Marianne LOUIS
M. Stéphane PRIVÉ
Mme Christine REVAULT-d'ALLONNES
Mme Mireille FERRI
M. Guy BONNEAU
M. François LABROILLE
Mme Christine MAME
Mme Josy MOLLET-LIDY
M. Jean-Jacques LASSERRE
M. Éric AZIÈRE
M. Jean-Michel DUBOIS

Suppléants :

Mme Jeanne CHEDHOMME
Mme Aude ÉVIN
M. Olivier GALIANA
M. Daniel GUÉRIN
M. Philippe KALTENBACH
M. Jean-Félix BERNARD
Mme Francine BAVAY
M. Alain ROMANDEL
M. Jean-Yves PERROT
Mme Sylviane TROPPER
M. Michel CAFFIN
M. Pierre Le GUERINEL
M. Dominique JOLY

• Le président du conseil économique et social régional

M. Jean-Claude BOUCHERAT

• Deux membres du conseil économique et social régional

Titulaires :

M. Michel LANGLOIS
M. Pierre MOULIÉ

Suppléants :

M. Jean-Pierre HUBERT
Mme Nicole SMADJA

• Quatre représentants de l'État

M. Daniel CANEPA, préfet de la Région d'Île-de-France, préfet de Paris ;
Mme Sylvie MARCHAND, directrice régionale de l'Insee, représentant le ministre chargé du Budget ;
M. Pascal LELARGE, directeur régional de l'Équipement d'Île-de-France, préfet, représentant le ministre chargé de l'Urbanisme ;
Monsieur le représentant du ministre chargé des Transports.

• Quatre membres fondateurs

Le gouverneur de la Banque de France, représenté par M. Guy CASTELNAU ;
Le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations, représenté par M. Claude BLANCHET, Directeur Interrégional ;
Le gouverneur du Crédit foncier de France, représenté par M. Patrick BAYON DE LA TOUR ;
Le président du Directoire du Crédit de l'équipement des PME représenté par M. Henry SAVAJOL.

• Le président de la chambre de commerce et d'industrie de Paris, représenté par M. Jean-Claude KARPELES

Bulletin d'abonnement

Souhaite s'abonner pour un an (3 numéros + 1 numéro double)
aux Cahiers de l'IAU Île-de-France

Nom

Organisme

Adresse

Code postal Localité

Pays

Mél.

Tarifs abonnement

- France : 72 €
 Étranger : 84 €
 Étudiant : 50 € (photocopie de la carte de l'année en cours)

Commande d'anciens numéros

France : 18 € Étranger : 20 €

N° 148

France : 36 € Étranger : 38 €

N° 147 N° 146 N° 145

N° 144 N° 143 N° 142



La qualité urbaine : un enjeu régional partagé



Les mutations économiques, démographiques, sociales et environnementales accroissent les exigences du bien vivre ensemble en ville. Comme dans toutes les autres grandes métropoles du monde, la qualité devient, de fait, un défi majeur pour la Région d'Île-de-France.

Le projet de schéma directeur d'Île-de-France, adopté par l'assemblée régionale en septembre 2008, a été réfléchi et construit dans cet esprit : l'intensité et la compacité urbaines qui sont mises au cœur de l'aménagement francilien ont pour corollaire la promotion d'une grande qualité urbaine.



Penser la qualité urbaine, c'est penser aux différentes échelles – du quartier à l'agglomération – en articulation étroite avec toutes les composantes de l'espace régional. C'est aussi penser la mixité fonctionnelle et sociale, la valorisation environnementale, la réduction de la consommation énergétique, la gestion des ressources et celle des déchets. C'est enfin associer les habitants à la construction de leur cadre de vie quotidien.

Dans cette démarche, les élus jouent un rôle central pour valoriser des solutions innovantes, pour travailler sur la qualité de l'espace public et la meilleure régulation de la construction. Ils sont aussi les acteurs incontournables de la production d'une intelligence collective susceptible de faire émerger un imaginaire urbain positif et naître une identité porteuse de valeurs de solidarité et de mixité.

Construire une ville durable et de qualité nécessite une négociation entre les différents acteurs de l'aménagement : élus, urbanistes, aménageurs et promoteurs doivent mutualiser leurs compétences et leur action pour concevoir et mettre en œuvre les projets. C'est au travers de cette culture de travail partagé que les réponses intelligentes aux grands défis de la qualité de la ville du XXI^e siècle – ville de mutations et de bouleversements – seront trouvées.

C'est pour contribuer à la mise en œuvre de cet objectif, qui s'inscrit dans son schéma directeur, que la Région d'Île-de-France a mis en place une politique en faveur des « nouveaux quartiers urbains ». Elle mobilise aussi techniciens, professionnels, universitaires et étudiants autour de la problématique de la qualité urbaine pour dessiner les futurs possibles de notre métropole et forger la vision de la ville de demain.

Jean-Paul Huchon

Président du conseil régional d'Île-de-France
Président de l'IAU Île-de-France



Avant-propos

Qualité de vie, qualité de ville



Le projet de schéma directeur d'Île-de-France (Sdrif), adopté par l'assemblée régionale en septembre 2008, promeut une ville plus compacte et d'une plus grande qualité urbaine.

La compacité est affaire de planification et d'aménagement. Dans un contexte en pleine mutation, sa mise en œuvre relève de la décision politique et de l'adaptation

des marchés. En revanche, la qualité urbaine – la ville de qualité – est une notion aussi subjective que relative, qui nécessite de s'interroger sur les modèles que véhicule l'imaginaire collectif, en évitant de se référer aux seuls palmarès que la presse affectionne.

En Île-de-France, la ville est métropole. Comme toutes les autres métropoles de son importance, son fonctionnement est marqué par les mobilités, les distances accrues, les flux tendus, les disparités territoriales. Son extension et son développement multipolaire complexifient sa lisibilité. Dans un tel contexte, la recherche d'une plus grande compacité permettra non seulement de maîtriser un étalement urbain contraire aux valeurs du développement durable, mais aussi de contribuer à une plus grande qualité de la ville, en composant avec son exceptionnel site, son fleuve, en renforçant ses polarités et sa lisibilité, en renforçant les liens qui sont l'essence même de l'urbain et de l'urbanité.

Dans cette recherche de qualité, la forme urbaine et le travail sur l'espace public jouent un rôle de premier plan. La forme de la ville, sa densité, sa hauteur sont autant d'éléments qui donnent à la métropole et à ses différentes composantes leur physionomie. La capacité des populations de s'approprier ces caractères, de se reconnaître en eux, est partie intrinsèque de la qualité urbaine. Tout comme la hardiesse ou l'innovation des formes urbaines est vitrine de son dynamisme. Un soin particulier est à porter à l'espace public – espace de représentation, d'expression et outil de la composition urbaine – : patrimoine commun chargé des signes de l'histoire récente ou ancienne, il est le théâtre du quotidien, lieu de croisement des trajectoires individuelles et collectives.

Au moment où s'engage la mise en œuvre du Sdrif, l'IAU Île-de-France a souhaité consacrer ce n° 149 des *Cahiers* à la qualité urbaine, afin d'accompagner les acteurs de l'aménagement et du développement dans leur réflexion métropolitaine, pour répondre aux enjeux et ambitions de la ville de demain, aux défis de l'identité, de la modernité et de la qualité de vie.

François Dugeny

Directeur général de l'IAU Île-de-France

Éditorial : La qualité urbaine : un enjeu régional partagé
Jean-Paul Huchon 1

Avant-propos : Qualité de vie, qualité de ville
François Dugeny 2

Prologue : Envies de villes
Jean-Pierre Palisse 4



Comprendre

Donner envie de villes
Jean-Pierre Palisse 6

La qualité urbaine, une notion relative dans le temps
Xavier Desjardins 9

La ville perçue par ses habitants
Brigitte Guigou, Anne-Claire Davy 13

Interviews
Les attentes des habitants dans quatorze métropoles 14
Ludovic Roubaudi, Joachim Soëtar

Prendre en compte la diversité des villes 15
François Ascher

Prendre en compte la diversité des points de vue des habitants 16
Jean-Yves Authier

Paroles croisées sur la qualité urbaine 18
Amélie Darley, Gwénaëlle Zunino

Agir

LE PROJET DE TERRITOIRE GARANT DE LA QUALITÉ URBAINE AU STADE OPÉRATIONNEL

Penser et porter un projet de territoire
Jean-Yves Chapuis 26

Du global à l'opérationnel
Jean-Louis Pagès 28

MIXITÉ ET COMPACITÉ : LES ÉLÉMENTS D'UNE VILLE DE QUALITÉ

Interviews
La compacité : un enjeu territorial régional
Mireille Ferri 32

Faire de la densité un atout de valorisation
Bernard Romain 34

Les tribulations des centralités dans les nouvelles urbanisations
Bertrand Warnier 36

Des tours en débat
Jean-Pierre Palisse 38

INTÉGRER QUALITÉS ARCHITECTURALE, PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE

Des prescriptions architecturales garantes de qualité urbaine
Amélie Darley, Gwénaëlle Zunino 42

Intégrer la qualité urbaine dans les documents d'urbanisme
Anne Demerlé-Got 45

Repenser la ville avec son environnement
Jean-Luc Santini 47

Les parcs d'activités économiques nouvelle génération
Jean-François Saigault 50

Design for London : pour un urbanisme ambitieux
Tobias Goevert 53

LES CITADINS AU CŒUR DE L'ESPACE URBAIN

Comment intégrer les usages dans la démarche de projet ?
Stéphane Tonnelat 55

Les espaces publics : quels principes de convivialité ?
Jean-Philippe Dind 57

Interviews
La participation : d'une démarche thématique à une démarche stratégique
Hélène Bernard 59

L'action artistique dans la ville
Jean Hurstel 61



Anticiper

Petit détour par les utopies d'aujourd'hui
Amélie Darley, Gwénaëlle Zunino 64

Mutations sociodémographiques et fonctionnement des villes
Férial Drosso 71

L'image comme média de communication
Philippe Thébaud 75

Des mobilités ouvertes sur la ville
Georges Amar 77

Interview
Des évolutions technologiques au service de la ville durable
Thierry Delarbre 80

Demain, qui fera la ville ?
Alain Bourdin 82



Ressources

À retenir : Colloque - Projets de quartiers durables : de l'intention à la réalisation 86

À lire 87

Envies de villes

Face aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques de la ville du XXI^e siècle, il semble important de promouvoir une ville durable, c'est-à-dire de forme compacte et maîtrisée. Cela suppose de limiter l'extension urbaine au profit de la régénération de la ville existante. C'est pourquoi le projet de schéma directeur de la Région d'Île-de-France fait de l'intensité et de la compacité urbaine des orientations majeures du développement de la métropole francilienne.

Cette idée relativement consensuelle pour les praticiens de l'aménagement ne rencontre pas toujours un écho favorable auprès des citoyens. La ville, notamment la très grande ville comme l'agglomération parisienne, souffre d'un préjugé négatif qui ressort de beaucoup d'enquêtes d'opinion. Cette observation est à relativiser, car beaucoup de ceux qui ont le choix préfèrent, finalement, vivre dans la zone dense de l'agglomération et à proximité des emplois et de l'aménité urbaine. Pourtant, les objectifs de compacité urbaine se heurtent à deux types de rejets, qui s'expriment à la fois dans les documents d'urbanisme et dans les stratégies résidentielles des habitants. D'une part, la ville compacte est, à tort, assimilée aux quartiers hérités des Trente Glorieuses, les grands ensembles, dont le fonctionnalisme ne répond plus aux attentes de la population, qui subissent des processus d'enclavement social et dont les problèmes sont largement médiatisés. D'autre part, dans les quartiers plus valorisés, toute transformation urbaine est perçue comme une dévalorisation potentielle du cadre de vie.

Dans ce contexte, comment donner envie d'habiter en ville ? Comment rendre la ville attractive et en faire un lieu de vie répondant aux attentes des citadins ? Cette envie ne viendra pas de la conviction intellectuelle, mais du sentiment d'appartenance et de la satisfaction que chacun pourra trouver à vivre ensemble. En outre, il ne s'agit pas seulement de qualité du cadre de vie, mais bien de la ville à toutes ses échelles et dans toutes ses fonctions : résidentielles, économiques et sociales. Comment mobiliser les acteurs, dans tous les domaines, autour de ce que sera la ville de demain ? Quelles sont les innovations à développer en matière d'urbanisme ?

Ce numéro des *Cahiers* cherche d'abord à mieux comprendre ce que sont aujourd'hui les critères de la qualité urbaine, à observer les démarches conduites pour améliorer la qualité de la ville et, enfin, à imaginer la ville de demain. Il s'adresse aux citadins, aux professionnels et aux politiques, montrant tout l'enjeu qu'il y a à se saisir des questions urbaines. Dans un contexte institutionnel changeant, ce numéro des *Cahiers* replace les pouvoirs publics au cœur de l'action urbaine, en tant qu'animateurs du débat public et arbitres des décisions. Il traite d'un urbanisme de l'ordinaire, délaissé par les acteurs souvent tentés de ne s'intéresser qu'aux projets urbains emblématiques. Enfin, il s'attache à montrer que chaque ville est singulière et ne se construit pas selon un modèle unique. La ville doit être un espace riche de diversités.

Jean-Pierre Palisse
IAU île-de-France



Comprendre

La qualité d'une ville est une notion subjective et relative. Dans le temps, un bref regard historique nous révèle que l'idée qu'une ville puisse être porteuse de qualité n'a pas toujours été évidente et que, selon les époques, cette qualité urbaine a pris différents sens, oscillant entre esthétisme et fonctionnalisme. Dans l'espace, entre l'échelle du quartier et l'échelle métropolitaine, la qualité urbaine s'appuie sur des critères différents, voire conflictuels. Enfin, la définition de la qualité urbaine varie fortement selon l'observateur. Les attentes des habitants reflètent des situations diverses et le citadin, selon qu'il est habitant ou usager, selon sa situation familiale ou son âge, n'a pas les mêmes aspirations. De plus, confrontées aux regards des professionnels ou des élus en charge de l'urbanisme, ces aspirations font apparaître des décalages, notamment parce que parler de qualité urbaine, ce n'est pas seulement parler de la qualité du cadre de vie. La qualité urbaine ne se réduit pas à une définition unique. La variété des villes, la multitude des attentes et les différences de points de vue font que la qualité urbaine réside dans le « sur mesure » et dans la diversité des réponses proposées.

Donner envie de villes

Jean-Pierre Palisse
IAU île-de-France



La qualité d'un espace public s'évalue à sa capacité d'être un lieu de l'échange, de la vie collective, du lien social.

L'exigence de « qualité urbaine » est mise en avant dans beaucoup de textes d'orientation ou de recommandation portant sur l'urbanisation nouvelle ou son renouvellement. Depuis quelques années, ce concept s'est concrétisé dans les politiques urbaines de nombreuses collectivités. Une stratégie active d'amélioration de la qualité urbaine a été un des leviers efficaces permettant aux grandes villes de province (Lyon, Lille, Marseille, Rennes, Nantes, Bordeaux, etc.) de retrouver leur attractivité.

Les écueils sociaux, économiques et environnementaux d'une approche exclusivement fonctionnelle et quantitative de l'aménagement urbain, où la réponse aux besoins des usagers est évaluée en volume du parc de logements, en surface d'équipements et de locaux d'activités et en emprises affectées aux différents modes de déplacement, ne sont plus à démontrer⁽¹⁾.

Dans le domaine industriel ou commercial, la qualité s'évalue à la satisfaction du client au regard de ses attentes et de ses exigences à l'égard d'un produit. Dans le domaine de l'urbanisme, cette notion de qualité est plus difficile à manier, compte tenu de la complexité de l'objet urbain et de la multiplicité de ses usagers. En effet, au-delà des besoins fonctionnels et quantitatifs évoqués plus haut, nous avons à l'égard de la ville des attentes multiples qui sont liées à toutes les dimensions de notre existence. Nous attendons qu'elle fournisse le cadre de notre vie quotidienne, mais aussi de notre socialisation, qu'elle réponde à des attentes indivi-

duelles extrêmement diverses, mais aussi à des attentes collectives, qu'elle apporte des réponses à nos besoins physiques, mais aussi culturels.

Or, dans la société multiculturelle contemporaine, il n'y a pas un système de valeurs unique et donc pas de réponse standard aux attentes individuelles et sociales. La notion de qualité est parfois subjective et toujours relative. À qui doit profiter la qualité? L'habitant, l'employé, l'entrepreneur, le commerçant, le chaland, le touriste de passage et l'agent de service municipal n'ont pas la même attente à l'égard de la ville. L'âge, le milieu social, l'origine familiale influent fortement sur la pratique, les références et les valeurs urbaines. La question de la qualité urbaine est donc une question politique au sens premier du terme, puisqu'elle interroge sur la place et les relations entre tous les citoyens permanents ou de passage et sur la fonction même de la ville. C'est en cela que la problématique de la mixité sociale ou fonctionnelle est souvent reliée à celle de la qualité et que l'évaluation de la qualité urbaine ne prend son sens qu'au regard d'une politique et d'une stratégie de développement. De ce fait, les réponses simplistes et univoques à la question de la qualité urbaine sont souvent un facteur de ségrégation urbaine qui nuit à la qualité urbaine globale

duelles extrêmement diverses, mais aussi à des attentes collectives, qu'elle apporte des réponses à nos besoins physiques, mais aussi culturels.

Or, dans la société multiculturelle contemporaine, il n'y a pas un système de valeurs unique et donc pas de réponse standard aux attentes individuelles et sociales. La notion de qualité est parfois subjective et toujours relative. À qui doit profiter la qualité? L'habitant, l'employé, l'entrepreneur, le commerçant, le chaland, le touriste de passage et l'agent de service municipal n'ont pas la même attente à l'égard de la ville. L'âge, le milieu social, l'origine familiale influent fortement sur la pratique, les références et les valeurs urbaines. La question de la qualité urbaine est donc une question politique au sens premier du terme, puisqu'elle interroge sur la place et les relations entre tous les citoyens permanents ou de passage et sur la fonction même de la ville. C'est en cela que la problématique de la mixité sociale ou fonctionnelle est souvent reliée à celle de la qualité et que l'évaluation de la qualité urbaine ne prend son sens qu'au regard d'une politique et d'une stratégie de développement. De ce fait, les réponses simplistes et univoques à la question de la qualité urbaine sont souvent un facteur de ségrégation urbaine qui nuit à la qualité urbaine globale

(1) L'urbanisme de l'après-guerre avec ses grands ensembles d'habitat collectif, ses lotissements, ses centres commerciaux, ses zones industrielles, a montré ses limites. Nous ne pouvons nous satisfaire d'une « machine à habiter » et attendons bien d'autres choses de la ville.

de la ville. Les résidences sécurisées, qui satisfont à court terme les attentes d'un groupe social très ciblé en l'isolant du reste de la société et de la ville, en sont un exemple.

Entre qualité architecturale, qualité paysagère, qualité de vie, de quoi nous parle la qualité urbaine et comment évaluer cette qualité ?

Qu'est-ce que la qualité urbaine ?

En premier lieu, parler de qualité urbaine, c'est parler de toutes les échelles de la ville : l'îlot, le quartier, la commune ou l'arrondissement, l'agglomération, la région. En effet, la qualité peut s'apprécier à l'échelle de l'îlot ou de la rue dans un rapport de voisinage, à l'échelle du quartier dans un rapport de proximité pédestre ou à l'échelle de la ville en intégrant d'autres modes de mobilité et de communication. Ces échelles sont complémentaires pour constituer la qualité urbaine. Par ailleurs, la perception de cette qualité dépend du point de vue où l'on se place.

En second lieu, il faut s'interroger sur la nature de l'objet à évaluer. La qualité dépend d'abord de l'offre urbaine. On rejoint ici la définition industrielle et commerciale de la qualité : l'îlot, la rue, le quartier, la ville offrent-ils des réponses concrètes et accessibles (au sens physique et financier) aux besoins de ses habitants et de ses usagers ? Au-delà de la question quantitative, il s'agit de la diversité et de l'agrément des logements, des lieux de travail, des services, de l'offre commerciale, culturelle et de loisirs et de leur adaptation à la demande de tous ceux qui vivent, durablement ou non, dans la ville.

L'espace public, facteur d'accessibilité, participe largement à la qualité urbaine en assurant la continuité, la cohésion et la lisibilité d'une offre urbaine polymorphe et en articulant ses différentes échelles. Lieu de l'échange et de la vie collective, lieu du lien social, composante structurante du paysage urbain, il est aussi le support du système de déplacement dans tous ses modes : marche, vélo, voiture, bus, tram. La qualité de son aménagement a des conséquences directes sur l'écosystème urbain, mais aussi sur la cohésion sociale et la capacité de vivre ensemble. L'espace public, dont les collectivités sont généralement les maîtres, est le matériau privilégié pour les politiques publiques d'amélioration de la qualité urbaine. L'offre urbaine a une réalité physique concrète et un impact important sur l'environnement qui peut être objectivement mesuré et partiellement maîtrisé : qualité de l'air, bruit, lumière, climat, bilan énergétique. La densité, la compacité, la morphologie du bâti, les matériaux et les techniques utilisés pour le chauffage, les transports, l'assainissement, etc., la présence d'espaces verts et la végétalisation participent

ainsi à la qualité urbaine. La maîtrise de l'écosystème urbain, c'est-à-dire la gestion des impacts relatifs des différentes composantes de la vie urbaine et la prise en compte des cycles environnementaux, en est une dimension très importante.

La prise de conscience des défis climatique et énergétique conduit aujourd'hui à de nombreux travaux de recherche et à des projets urbains innovants qui prennent mieux en charge ces problématiques. On peut citer, par exemple, la promotion par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) d'une méthode pour une approche environnementale de l'urbanisme, les agendas 21 élaborés par plusieurs intercommunalités, ou encore les nombreux « écoquartiers » en projet en Île-de-France.

Enfin, la ville n'est pas seulement un objet, elle est aussi porteuse de sens. La qualité urbaine doit aussi s'évaluer au regard de l'image qu'offrent le quartier et la ville, de sa capacité d'exprimer sa vie urbaine, son caractère, ses ambitions, sa cohésion, de la lecture qu'elle donne de son histoire, de son héritage, de son présent et de son avenir. La ville ne pourra séduire, si elle est uniforme et banale ou désordonnée et confuse. Elle doit être, au contraire, expressive et lisible, mais aussi poétique, au sens où elle doit suggérer et susciter l'imagination individuelle et collective. La qualité du paysage urbain est un élément important pour renforcer l'identité et l'attractivité de la ville, mais aussi pour améliorer le cadre de vie de ses habitants.

Construire la qualité urbaine

Les considérations qui précèdent mettent en évidence le relativisme de la notion de qualité, les critères d'évaluation des projets et des réa-



La maîtrise de l'écosystème urbain est une dimension très importante de la qualité urbaine.

lisations urbaines pouvant fortement varier selon le point de vue privilégié. De plus, il ne faut pas oublier que ce point de vue et, par conséquent, ces critères vont évoluer dans le temps : évolution des besoins, évolution des techniques, évolution du contexte socio-économique et culturel, mais aussi évolution légitime des politiques urbaines et de leurs priorités. Comme le démontre l'exemple des grands ensembles, un quartier, aujourd'hui considéré de bonne qualité urbaine, peut devenir, demain, un quartier dévalorisé, en raison, parfois, d'une dégradation objective, mais aussi, souvent, d'une transformation des besoins, des attentes ou des usages. La ville, dans notre culture européenne, n'est pas un produit jetable. Elle doit donc être recyclable. En d'autres termes, la tenue dans le temps et la capacité d'évolution, d'adaptation, de transformation participent aussi à la qualité urbaine.

Il serait donc absurde de prétendre établir des normes de qualité urbaine ou d'imposer un modèle de ville idéale. Il est possible, en revanche, d'indiquer les critères qui permettront, dans un contexte spécifique, d'évaluer la qualité urbaine d'un projet au regard de la politique urbaine à laquelle il est censé répondre. Il s'agit, en quelque sorte, des sept piliers de la qualité urbaine sur lesquels doit être fondé le projet urbain :

- articulation des différentes échelles urbaines et cohérence de l'espace public,
- adaptation de l'offre immobilière (logements, activités) aux besoins et objectifs socio-économiques,
- accessibilité des aménités urbaines (services, équipements, commerces, lieux de loisirs et de détente...), localisation et mobilité,

- optimisation de l'environnement urbain et de l'écosystème,
- urbanité des espaces publics (rues, places, gares, espaces verts, etc.),
- forme et image urbaines (structure, composition et morphologie urbaines),
- durabilité et évolutivité à moyen et long termes.

Une démarche de qualité

Pour atteindre le haut niveau de qualité urbaine qui rendra la ville plus attractive, il faut évidemment mobiliser ressources et compétences, mais il faut aussi que les conditions d'élaboration des projets urbains permettent d'établir ces fondations. En premier lieu, il est nécessaire de se mettre à l'écoute de ceux qui vivent dans la ville, pour mieux comprendre comment ils la perçoivent et ce qu'ils en attendent. C'est la raison pour laquelle, dans un temps où domine la construction de la ville sur elle-même, les démarches de concertation ou de participation des citoyens à l'élaboration des projets apparaissent indispensables pour fixer des exigences de qualité urbaine partagée. Il est aussi nécessaire que tous les acteurs de la ville, élus, urbanistes, aménageurs et constructeurs, s'entendent sur les objectifs, les valeurs et la stratégie qui vont présider à leur intervention, en sachant intégrer leur action dans un projet de ville global et à long terme, qui pourra être décliné par les différents documents de planification que sont les schémas de cohérence territoriale (Scot), les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les projets d'aménagement et de développement durable (PADD) qui s'y intègrent.

La qualité du paysage urbain est un élément important pour renforcer l'identité et l'attractivité de la ville.



Xavier Desjardins
Docteur en urbanisme,
chercheur au Centre
scientifique et technique
du bâtiment

La qualité urbaine, une notion relative dans le temps



La qualité urbaine est une préoccupation ancienne, présente dès l'Antiquité.

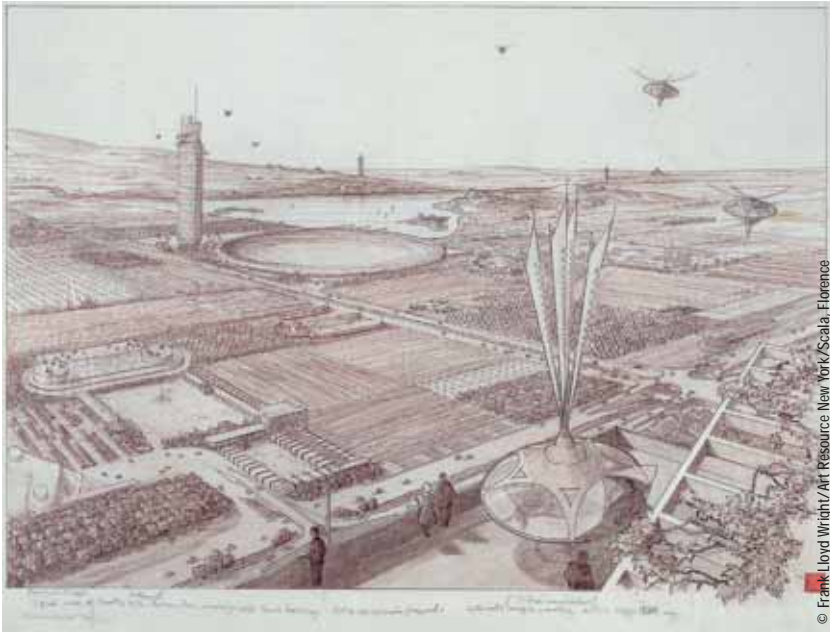
De nombreuses notions répandues dans le champ de l'urbanisme ont pour triple particularité d'être à la fois très imparfaitement définies, de faire l'objet d'un consensus assez immédiat et d'avoir une durée de vie assez courte. Le mot « embellissement » a connu son heure de gloire, dans les années 1920 et 1930, après que les lois Cornudet de 1919 et 1924 ont enjoint aux communes de réaliser des « plans d'aménagement, d'extension et d'embellissement ». L'urbanisme n'était pas simplement une science d'ingénieur, il devait s'adjoindre les compétences des « hommes de l'art ». L'expression de « qualité urbaine » a émergé plus tardivement, dans les années 1960, avant d'être presque totalement submergée au tournant des années 1990 et 2000 par la fortune du « développement durable ». Aujourd'hui, quelques années après la « qualité environnementale » (qualifiée de « haute », dans le sigle HQE), la qualité urbaine revient sur le devant de la scène. Comme les expressions qui l'ont précédée, celle-ci fait l'objet d'un assentiment généralisé (comment être contre ?). Il faut s'interroger sur ce consensus apparent et cette fausse évidence. L'idée que la ville, ou plutôt que la « grande ville », appelée aussi métropole, puisse être de qualité n'a pas toujours été partagée ! De forts courants « anti-urbains » ont toujours existé, même s'ils sont peut-être un peu moins visibles aujourd'hui. Mais si l'on songe aux écrits de Rousseau contre la ville pendant les Lumières ou, plus récemment, aux écrits de Frank Lloyd Wright, on constate la multiplicité

La qualité urbaine est une notion relative dans l'espace, selon l'échelle à laquelle on l'appréhende, mais aussi relative dans le temps, ayant pris des sens différents au cours de l'histoire. Xavier Desjardins met en évidence les différents sens qu'a pu prendre, pour les concepteurs de la ville, cette notion de qualité urbaine à travers l'histoire.

des critiques contre la ville corruptrice ou délétère. Dans les écrits de Frank Lloyd Wright, notamment son ouvrage *Living City* de 1958, qui présente son projet de Broadacre City, on trouve une condamnation de la grande ville, considérée comme « la forme universelle de l'angoisse ». À partir d'un certain degré de concentration urbaine, tout rapport étroit avec la nature – et notamment au sol – se perd, l'horizontalité disparaît et l'homme se « condamne à une verticalité stérile ». L'homme, pour son bonheur, doit retourner vivre dans des environnements moins denses, dans lesquels il peut quitter l'agitation incessante pour se régénérer par un rapport direct et sensible à la terre. Si Frank Lloyd Wright l'a théorisé dans un pays, les États-Unis, dans une tradition de pensée inaugurée par Jefferson et Emerson, en France également, un courant anti-urbain a existé. Les écrits de Jean-François Gravier, dont l'ouvrage *Paris et le désert français*, publié en 1947, a eu tant d'échos, sont marqués par cette méfiance fondamentale à l'égard de la grande ville, au nom d'une certaine conception de ce qui fait la « qualité de vie ».

La notion de qualité urbaine à travers l'histoire

Les perceptions de ce qui fait la « qualité » d'une ville ont beaucoup évolué au fil du temps. Tous les écrits sur la ville cherchent à définir un certain nombre de conditions de la qualité. Hippocrate, dans le traité *De l'air, de l'eau et des lieux* (environ 430 av. J.-C.), élabore une théorie du



La grande ville a pu être considérée comme la forme universelle de l'angoisse. Broadacre City, Frank Lloyd Wright, *Living City*, 1958.

choix des sites, issue d'une série d'observations sur le régime des vents, des eaux, de la nature du sol, de l'exposition et de l'ensoleillement. Une génération plus tard, Aristote, dans *Les Politiques*, présente des considérations sur la dimension optimale de la *polis*, le choix des sites – en s'inspirant des travaux d'Hippocrate –, l'utilité des murailles, ou encore la localisation souhaitable des édifices publics... Mais, dans les deux cas, les conceptions de la qualité urbaine sont subordonnées à des disciplines ou des savoirs extérieurs, comme la médecine pour Hippocrate ou une philosophie politique pour Aristote. Aussi, l'interrogation sur les règles propres à suivre pour produire un cadre bâti de qualité est-elle plus récente : cette discipline est apparue à la Renaissance. En effet, comme

l'a montré Françoise Choay⁽¹⁾, depuis le traité fondateur du *De Re Aedificatoria* d'Alberti, de 1452, l'art d'édifier est présenté comme un savoir reposant sur des principes et des axiomes autonomes. Naît alors une discipline réflexive portant sur la production de l'espace urbain. Le *De Re Aedificatoria* présente comment, rationnellement, à partir d'un petit nombre de principes et d'axiomes, un ensemble de règles permet l'édification de tout projet d'espace imaginable et réalisable. Cette discipline ne concerne pas seulement la production de bâtiments, mais l'ensemble du cadre de vie des humains, depuis le paysage rural, les routes et les ports jusqu'à la ville, ses édifices publics et privés, ses places, ses jardins. L'édification repose, dans le traité d'Alberti, sur trois principes : la nécessité (le respect des lois physiques), la commodité (le respect, par le dialogue, de l'exigence du client, qui fait de l'édification une activité duelle) et la beauté, qui est la finalité suprême de l'art d'édifier. Les trois qualités auxquelles doit répondre la production du cadre bâti sont la *necessitas*, la *commoditas* et la *voluptas*. Depuis, peut-être n'a-t-on jamais mieux défini ce qui pourrait constituer la qualité urbaine ! Inspiré de ces principes et en opposition à l'étroitesse et l'irrégularité des villes médiévales, l'urbanisme de la Renaissance élargit les rues selon une trame régulière mettant en perspective l'espace urbain et relançant l'architecture classique. Ces réflexions sur l'espace urbain marquent alors les transformations des villes italiennes de Rome, Florence ou encore Venise.

(1) Françoise Choay, *La Règle et le modèle*, Paris, Le Seuil, 1980.



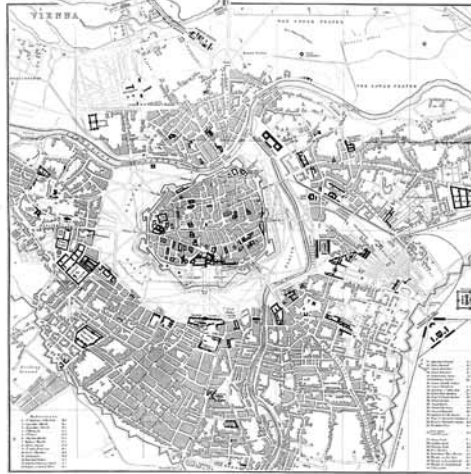
Les villes italiennes transformées par l'urbanisme de la Renaissance.

Entre *necessitas*, *commoditas* et *voluptas*

Selon les époques, les enjeux auxquels doivent répondre les « spécialistes de la ville » évoluent fortement. Au XIX^e siècle, disparaît une des fonctions très importantes des villes jusqu'alors : la dimension militaire. La qualité de la ville traditionnelle médiévale reposait en partie sur sa qualité défensive, mais, à partir du milieu du XIX^e siècle, on commence à détruire les fortifications qui enserrant les villes, aux termes de luttes souvent fortes entre la bourgeoisie des villes, qui aspirait à pouvoir étendre la ville afin de la faire fonctionner mieux, et les institutions militaires, très attachées aux fortifications. Les anciennes fortifications sont l'occasion de réinvestir l'espace urbain. C'est ainsi que s'établit, à partir des années 1860, la Ringstrasse de Vienne, cette grande artère qui exalte les valeurs de la bourgeoisie libérale de l'époque.

Au début de la Révolution industrielle, l'enjeu principal des grandes villes consistait en l'amélioration de l'hygiène et de la salubrité : le tableau fait par Engels de la ville de Manchester en 1844 effraie encore aujourd'hui par la misère qui est décrite. Peu étonnant, alors, que ce soient principalement des médecins et des hygiénistes qui aient porté la réflexion sur la ville, au nom de la santé de ses habitants. Hygiénistes, ingénieurs et artistes ont, au cours du XIX^e siècle, porté des regards contrastés sur ce qui faisait la qualité d'une ville, se répartissant, en quelque sorte, les rôles pour combattre l'insalubrité, la faible efficacité des réseaux et la laideur. Les propositions de Cerdà pour la nouvelle Barcelone ou encore les travaux d'Haussmann à Paris conjugueront, quant à eux, ces trois préoccupations liant presque *necessitas*, *commoditas* et *voluptas*.

Le XX^e siècle marque un autre tournant, en mettant nettement en avant la *necessitas*, selon une approche souvent qualifiée de fonctionnaliste. Cette conception a triomphé dans les théories des congrès internationaux d'architecture moderne, les CIAM, dont Le Corbusier fut l'un des instigateurs en 1928, puis l'un des plus écoutés propagandistes. Ces congrès représentent des moments importants de formulation doctrinale et de militantisme pour des architectes réunis autour d'une même volonté de rompre avec les méthodes traditionnelles du passé et d'une foi partagée dans les vertus de la technique. Les constructions elles-mêmes étaient pensées comme des objets techniques, comme des machines, ce dont témoigne le fameux terme utilisé par Le Corbusier de « Machine à habiter ». La ville elle-même devient objet, elle est définie par quatre types d'activités : se loger, travailler, circuler, se distraire. Les deux premières activités sont logées dans des unités géantes et autonomes, dont les différents types sont stan-



L'espace public est réinvesti au moment de la disparition des fortifications, à l'image de la Ringstrasse de Vienne.

dardisés. La troisième est conçue comme un système hiérarchisé de routes, qui assure, grâce à l'automobile, les relations entre les différentes unités. La quatrième se déroule dans l'ensemble de l'espace, puisque les constructions sur pilotis et la réalisation en surélévation ou en souterrain des routes libèrent l'ensemble du sol pour les activités de loisir. Ces théories vont se traduire, notamment, après la seconde guerre mondiale, dans les opérations de rénovation urbaine et la construction des grands ensembles, mais aussi dans des villes créées *ex nihilo*, telles que Chandigarh en Inde ou Brasilia au Brésil.

Une approche fonctionnaliste encore très présente

Aujourd'hui, on pourrait penser être sorti de cette ère, au moment où l'on fait « table rase » de ces quartiers construits selon les principes des architectes qui se disaient « modernes ». Toutefois, si plus personne ne s'appuie sur une théorie aussi fruste que celle des architectes du Mouvement moderne pour justifier son action, ce serait une illusion que de croire que la chose a disparu aussi vite que les mots qui la justifiaient. Les approches « fonctionnalistes » sont encore fortement présentes. Elles ne concernent plus la ville dans son ensemble, mais certaines de ses composantes. Pour la fonction « circulation », les réseaux de transport sont encore souvent conçus, même en milieu urbain, selon des logiques de fluidité et d'efficacité, parfois très éloignées de préoccupations d'intégration des circulations à un projet territorial. Combien de routes sont encore réalisées sans tenir compte de leur inscription dans la ville – ou dans la ville future, quand on est en franges d'agglomération –, au nom d'une logique de flux ? L'utilisation généralisée de l'expression « boulevard urbain » marque une évolution des conceptions routières, mais son emploi est parfois abusif au regard des réalités qu'elle est censée décrire.



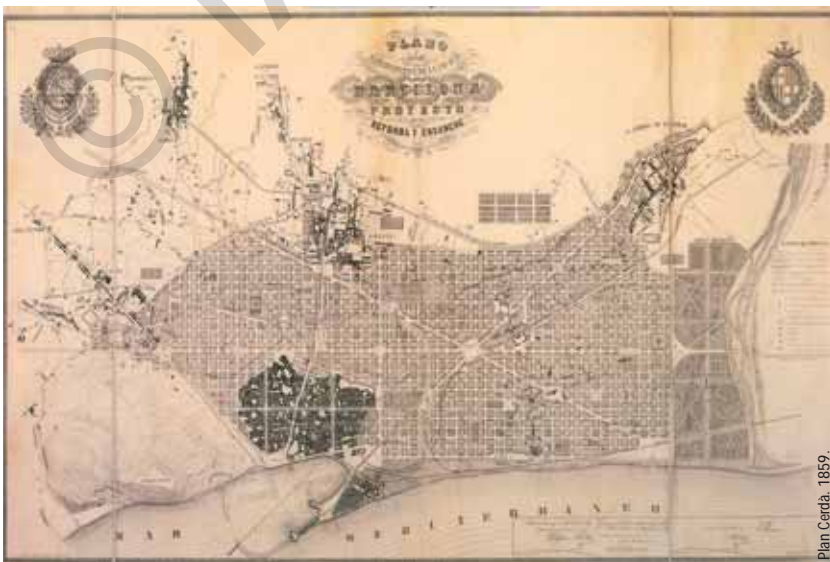
Les théories fonctionnalistes qui se développent au xx^e siècle se traduisent par la création de villes *ex nihilo* telles que Chandigarh en Inde.

La qualité urbaine : une approche souvent esthétique

Camillo Sitte, l'urbaniste autrichien qu'inquiétait la suprématie de la logique des réseaux dans la production de la ville, disait ainsi, à la fin du xix^e siècle : « Une cité doit être bâtie de sorte que les gens s'y sentent à la fois en sécurité et heureux. Pour y parvenir, l'urbanisme ne doit pas être considéré uniquement comme un problème technique, mais aussi comme un problème esthétique, au sens le plus noble du terme »⁽²⁾. Mais ce qui constitue cette dimension esthétique fait débat. Camillo Sitte s'inquiète notamment de ce que les architectes prennent des références dans les styles architecturaux anciens, sans respecter leurs insertions dans des environnements appropriés. On retrouve des imitations de styles Renaissance ou baroque sur des immeubles qui jouxtent de larges voies conçues selon les exigences de la circulation moderne. L'architecte moderne imite la Grèce et Rome ou copie le style gothique, mais où sont les cadres appropriés de l'agora, du forum ou de la place de marché ? Seule la place publique avait, à ses yeux, la capacité de sauver la ville de « notre siècle mathématique » et du règne de la rue. Il en appelle à la recréation d'espaces publics plus intimes. Face à cette position, son contemporain Otto Wagner, dont les réalisations ont marqué la ville de Vienne, répond que les approches purement esthétiques de l'urbain conduisent à produire des espaces inadaptés aux usages. En 1895, son ouvrage *Architecture moderne* commence ainsi par une condamnation de l'historicisme : « Le présent ouvrage ne s'inspire que d'une seule idée : que tous les fondements des conceptions architecturales qui dominent aujourd'hui doivent être remplacés par le postulat que le seul point de départ possible pour notre création artistique de nos jours est la vie moderne ». Aussi



Les travaux d'Hausmann à Paris et de Cerdà à Barcelone conjuguent *necessitas, commoditas* et *voluptas*.



Otto Wagner condamne-t-il également les pastiches historicistes de l'époque, non pour les réintégrer dans des environnements qui fassent sens, mais parce qu'ils ne sont que des oripeaux inutiles et presque grotesques. « À chaque époque son art ». Pour la société moderne, il faut inventer de nouvelles formes, accepter de nouveaux matériaux, se laisser guider, non par la nostalgie, mais par une audace nouvelle. Otto Wagner disait que les architectes devaient « rendre sensible la meilleure part démocratique, lucide et perspicace de nous-mêmes et rendre justice aux gigantesques réalisations techniques et scientifiques de l'homme moderne, ainsi qu'à son caractère fondamentalement pratique ». Ces positions contrastées de Sitte et de Wagner nous rappellent que l'appel à « l'esthétique », pour être nécessaire, n'épuise pas les débats sur la ville souhaitable !

De quelle qualité urbaine parle-t-on aujourd'hui ?

Si on prend au sérieux l'exigence de qualité urbaine et qu'on ne veut pas cantonner les espaces de qualité aux quartiers centraux, ceux auxquels l'historicité, la valeur économique et l'usage ludique et touristique conduisent à apporter le plus grand soin, cela implique de transformer assez profondément les modes de « faire de la ville ». On ne peut laisser hors du champ de l'objectif de qualité urbaine les ronds-points, les délaissés ferroviaires, les aires d'autoroutes, et tous ces espaces résiduels qui font également la ville d'aujourd'hui ! Or, pour transformer les modes de faire, l'ensemble des opérateurs urbains doit repenser ses intentions et ses habitudes professionnelles. Le consensus est apparent, parce que tout le monde n'est peut-être pas prêt à repenser son action en vue de produire une ville de plus grande qualité ! Cela implique un pilotage du changement très complexe et, comme ce pilote est souvent collectif, avec un nombre très élevé d'intervenants, cela implique une solide volonté. Existera-t-elle dans la durée ?

Par ailleurs, un des risques est de réduire la « qualité » au respect d'un certain nombre de critères, comme dans le cadre des démarches « qualité » menées au sein des entreprises. Face à la variété des hommes et des territoires, il est malheureusement impossible de définir un processus reproductible qui permette de favoriser la qualité urbaine !

(2) Camillo Sitte, *L'art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques*, Vienne, 1889, trad. française : Daniel Wieczorec, L'Équerre, Paris, 1980. Format poche, Paris, Le Seuil, coll. Points, 1996.

La ville perçue par ses habitants

Brigitte Guigou
Anne-Claire Davy
IAU île-de-France



L'espace public n'est pas seulement un lieu de mobilité, il est également un lieu d'échange et de vie sociale.

La création de l'observatoire des modes de vie urbains de Veolia témoigne de l'intérêt des professionnels de la ville pour les attentes des habitants. L'observatoire a pour objectif de comparer les attentes et les perceptions des habitants des grandes villes mondiales. Pour les habitants, la qualité urbaine s'entend essentiellement en termes d'offre de services, mais elle s'accompagne d'inquiétudes sur la garantie d'accès de tous à cette offre. S'appuyant sur un corpus d'études sociologiques récentes, François Ascher et Jean-Yves Authier soulignent l'extrême fragmentation des modes de vie ; des pratiques et des représentations des citoyens. La ville est diverse ; les pratiques sociales évoluent rapidement en lien avec l'environnement et les âges de la vie ; les appartenances sociales restent, quoi qu'on en dise, un facteur de diversité... Dans ce contexte, vouloir définir ce qu'est « la » qualité urbaine est un leurre. En revanche, comprendre les usages et les attentes des habitants des différentes parties de la ville, la façon dont ils conçoivent une ville de qualité est une condition pour bâtir une ville plus agréable et plus adaptée. Tous deux nous invitent à interroger nos manières de penser la ville. Intégrons-nous suffisamment la forte croissance des mobilités, la multiplication des lieux de résidence, la dissociation entre appartenance sociale et pratiques spatiales ? Ces inquiétudes sur les pressions qui s'exercent sur l'espace contraint de la ville renvoient à l'interrogation de François Ascher sur l'échelle et la nature des compromis politiques et urbains

Que disent les habitants sur la qualité urbaine ? Leurs perceptions, leurs pratiques de la ville peuvent-elles, malgré leur diversité, contribuer à définir cette notion complexe ? Pour en savoir plus, nous avons consulté Veolia Environnement et l'Ipsos, impliqués dans la création d'un observatoire des modes de vie urbains, et fait appel à deux sociologues, François Ascher et Jean-Yves Authier.

à trouver entre les différents usagers de la ville. Revenons à la question de l'utilisation opérationnelle de travaux fondés sur les modes de vie des habitants. Comment les élus et les professionnels peuvent-ils tenir compte de ce point de vue à multiples facettes ? L'évaluation *a posteriori* des projets intégrant les points de vue des usagers est une piste fructueuse. Souvent évoquée, elle reste rarement mise en pratique. Interpellé dans un autre contexte sur le sens et les enjeux de la qualité architecturale et urbaine, Michel Callon, sociologue au CNAM, propose une définition plurielle de la notion, dépendant des modalités de consultation des usagers, de la dimension économique (la qualité ne peut être obtenue à n'importe quel coût), de la capacité d'intégration sociale des projets urbains (faire du lien, favoriser la vie quotidienne, la mobilité...), de critères d'équité, de solidarité et de justice sociale, de critères de style, d'esthétisme et d'ambiance.

Pour définir ces éléments et hiérarchiser les critères d'appréciation, Michel Callon esquisse ensuite une méthode de travail. Il suggère l'ouverture d'un espace de débats et de négociations entre les acteurs. Une confrontation entre les élus, les professionnels et les habitants devrait permettre d'avancer dans la définition conjointe des compromis à trouver entre les usages de la ville.

Un Grenelle de la qualité urbaine permettrait-il de définir, de façon démocratique, vers quel type de ville nous souhaitons collectivement aller ?

Références bibliographique

- ASCHER François, *Les nouveaux compromis urbains*, La Tour d'Aiguës, éd. de l'Aube, 2008.
- AUTHIER Jean-Yves et BACQUÉ Marie-Hélène et GUERIN-PACE France (dir.), *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, La Découverte, 2007.
- CALLON Michel, *La commande... de l'architecture à la ville. Évaluation des recherches*, tome 2, PUCA, 2000.



1^{re} interview

Ludovic Roubaudi est chargé de mission chez Veolia Environnement et Joachim Soëtard est directeur du développement à l'IPSOS.

En 2008, Veolia Environnement commande à l'institut IPSOS une enquête auprès de 8 000 habitants de quatorze grandes villes dans le monde⁽²⁾. L'enquête est centrée sur la perception que les habitants ont de leur ville. Renouvelée tous les deux ans, elle alimente un observatoire des modes de vie urbains et s'inscrit dans une démarche plus globale de communication du groupe Veolia.

Les attentes des habitants dans quatorze métropoles

Les Cahiers – Qu'attend Veolia Environnement d'un observatoire des modes de vie urbains ?

Ludovic Roubaudi – L'observatoire des modes de vie urbains nous aide à mieux connaître et à anticiper les évolutions des modes de vie dans les grands centres urbains. Il nous est indispensable de comprendre les attentes des habitants, les critères qui fondent la qualité de la vie en ville et de prévoir les mutations en cours. C'est une condition *sine qua non* pour adapter nos services et proposer de nouvelles offres commerciales.

L'observatoire n'est qu'un des outils qui composent la nouvelle plate-forme internet Humanurban⁽³⁾, qui met progressivement à disposition du public quatre outils complémentaires :

- le site de l'observatoire des modes de vie urbains ;
- le « festival européen des 4 écrans », qui présentera des documentaires sur la ville ;
- un musée virtuel sur l'histoire de l'environnement urbain ;
- un site de ressources statistiques sur les services urbains dans les villes, qui est un outil partenarial.

Cette plate-forme est un outil de communication. Elle illustre la diversité des villes, les évolutions très rapides des environnements urbains. Elle nous permet de valoriser nos savoir-faire et nos capacités d'adaptation face aux mutations des villes.

L. C. – Quels sont les principaux enseignements de l'étude IPSOS concernant l'appréciation de leur ville par les habitants ?

Joachim Soëtard – Disons d'abord que les critères qui fondent la qualité de vie diffèrent dans les quatorze villes enquêtées. Des éléments d'appréciation transversaux sont néanmoins visibles. Le coût de la vie en ville et la sécurité des biens et personnes sont les premiers critères cités par les habitants. Sont ensuite mentionnés : la qualité de l'environnement, le nombre et la qualité des infrastructures et la qualité des transports en commun.

Le coût de la vie est, dans toutes les villes enquêtées et particulièrement en Europe, le premier critère qui fonde l'appréciation de la ville. Ces habitants ont le sentiment que la ville est de plus en plus réservée aux populations aisées. Par exemple, les Parisiens ont l'impression que « vivre à Paris, c'est être pauvre deux fois ». Cela signifie qu'il faut un niveau de revenu plus

important qu'ailleurs pour y vivre dans de bonnes conditions. Cela signifie aussi que la ville est perçue comme un espace où s'exercent des pressions de toutes sortes : économiques, sociales, familiales... La relation à la ville est subie.

La sécurité des biens et des personnes est importante, mais n'est pas appréciée de la même manière d'une ville à l'autre. À Mexico par exemple, le sentiment d'insécurité est important et fondé sur une réalité vécue. Dans les villes européennes, l'aspiration à l'amélioration de la sécurité est moindre, mais Londres fait toutefois exception. Des groupes de réflexion organisés dans les métropoles étudiées ont mis en évidence le lien entre sentiment d'insécurité et insécurité économique. La ville est perçue comme un lieu en mouvement perpétuel, où les individus doivent toujours s'adapter aux évolutions par crainte de marginalisation.

De façon surprenante, les préoccupations environnementales ne sont que le troisième des critères de qualité cités. L'essentiel des préoccupations environnementales se traduit par le souhait d'une plus grande maîtrise de la place de l'automobile en ville. La voiture est perçue comme la source de nombreux désagréments : le bruit, la congestion, le stationnement, etc. Pour une grande majorité des habitants interviewés, à l'exception de ceux qui vivent aux États-Unis, une ville sans voiture est tout à fait imaginable et un meilleur contrôle de la voiture en ville tout à fait souhaitable.

Ce rejet de l'automobile explique sans doute que les préoccupations liées à la qualité des infrastructures et des transports soient citées en quatrième et cinquième position.

De façon synthétique, on peut dire que la qualité de vie en ville est jugée appréciable, dès lors qu'on s'y sent en sécurité, que le coût de la vie y est maîtrisé et que la place de la voiture y est réduite.

Propos recueillis par Amélie Darley, Anne-Claire Davy et Gwénaëlle Zunino

(2) Alexandrie, Berlin, Chicago, Londres, Los Angeles, Lyon, Mexico, New York, Paris, Pékin, Prague, Sydney, Shanghai, Tokyo.

(3) <http://www.humanurban.org>

Prendre en compte la diversité des villes

Les Cahiers – Vos travaux sociologiques peuvent-ils nous aider à mieux comprendre la notion de qualité urbaine du point de vue des habitants et à définir les caractéristiques d'une ville « plus adaptée aux usages » ?

François Ascher – Il est difficile d'avoir une position doctrinaire ou globale sur la notion de « qualité urbaine », notamment en raison de la diversité sociale et morphologique au sein d'une même conurbation.

En simplifiant à l'extrême, disons qu'il y a d'abord la ville des habitants des parties centrales et équipées de l'agglomération. Ces populations ont un usage important de la centralité. Leur intérêt pour la ville dense correspond à leurs pratiques sociales (usage de la proximité, des équipements centraux comme les gares TGV, des équipements culturels, etc.). Elles sont très hétérogènes, composées notamment d'étudiants, de retraités qualifiés, de jeunes cadres supérieurs..., mais aussi de ceux qui ont un intérêt à rester ensemble ou ont des difficultés de mobilité.

La deuxième ville est constituée de personnes ayant un moindre usage de la centralité et une plus forte demande d'espaces habitables. Ces ménages optent souvent pour la maison individuelle, si possible avec jardin, ou pour de petits ensembles avec mini parc privatif. Celle-ci correspond à leurs normes de vie et à leurs pratiques (familles avec enfants). Parce qu'ils travaillent dans la partie dense ou qu'ils en utilisent certains équipements, ces ménages ne sont pas prêts à s'installer dans les périphéries lointaines. La première périphérie urbaine leur offre un compromis acceptable, puisqu'ils y trouvent un parc accessible de petits collectifs ou de maisons individuelles et un accès aisé à la partie centrale de la ville. Ce sont, par exemple, d'importants consommateurs de tramway. Dans la troisième partie de la ville, périurbaine, les habitants vivent dans des maisons individuelles et travaillent dans des zones d'emploi. Ils pratiquent quotidiennement une ville peu dense, ont des parcours de banlieue à banlieue et sont dépendants de l'automobile. Ils fréquentent les centres commerciaux et les loisirs situés en périphérie et quelques centres revitalisés de villes anciens. Ils utilisent peu la centralité principale et parcourent de longues distances pour accéder aux aménités urbaines.

Il y a aussi la ville des grands périurbains et des rurbains, demandeurs de nature et d'espace. Ces ménages sont prêts à chercher ces attributs

dans des communes très éloignées. Mais c'est aussi la « ville » de ménages plus modestes, pour lesquels l'éloignement est la seule solution pour accéder à la maison individuelle ou à la propriété. Une partie de cette population, assez hétérogène, a un rapport négatif à la ville, même si leur emploi y est fortement lié.

On peut ajouter une cinquième ville : celle des grands ensembles d'habitat social, généralement situés à la périphérie de la ville dense. Ses habitants n'ont pas un usage intense de la centralité. Les problèmes de mobilité auxquels ils sont confrontés affectent leur accès aux emplois peu qualifiés de la ville dense comme de la périphérie.

Cette typologie n'est pas fondée sur des groupes sociaux permanents, car il y a une mobilité entre les types urbains décrits. Certains passent de la ville dense à la ville périurbaine, d'autres reviennent de la ville suburbaine vers la ville dense... De plus, il y a une continuité et une plasticité de la ville. Des quartiers périurbains se densifient, des centralités apparaissent, des quartiers se réhabilitent.

La qualité urbaine doit se référer à ces différents types de villes. La perception de la qualité est différente d'une partie de la population à une autre et d'un type de ville à l'autre. Certains vont valoriser l'animation urbaine, d'autres le calme, voire l'isolement. Il en va de même pour les demandes par rapport à la qualité des transports ou des services publics. Une ville dans laquelle on roule à 70 km/h va être adaptée à la population suburbaine qui parcourt chaque jour de grandes distances. À l'inverse, certains rêvent d'une ville où la place de la voiture serait réduite, où les rues seraient à usage unique et à vitesse lente.

Cette diversité des villes rend difficile l'élaboration d'un indicateur de qualité urbaine, que ce soit dans le domaine des transports, des équipements ou des espaces verts. Elle appelle à la mise en place de politiques spécifiques. Ces parties de villes ne doivent pas se construire les unes contre les autres. Elles doivent être pensées et gérées de façon complémentaire et s'appuyer sur des mécanismes de solidarité. Pourtant, bien souvent, le morcellement des communes en France amène les élus locaux à être liés à un seul type de ville et de population. Cette fragmentation pose la question de la gouvernance métropolitaine, car elle conduit à la défense séparée des intérêts des uns et des autres, ou à des compromis politiques peu productifs et peu liés aux enjeux métropolitains



2^e interview

François Ascher est professeur à l'Institut français d'urbanisme (université Paris 8).

Il est l'auteur de nombreux ouvrages sur l'évolution des villes et des modes de vie ainsi que sur les politiques urbaines qui s'efforcent de tenir compte de ces changements sociétaux.

C'est aussi un « passeur d'idées » entre le monde académique et le monde professionnel, un sociologue qui travaille à la diffusion des acquis de la discipline.

Le rue est un espace multifonctionnel : elle assure des fonctions de transports, d'accès, d'activités et d'échanges.



(développement économique, défis environnementaux...). D'autant que les urbanistes sont souvent promoteurs, idéologiquement, du seul modèle de la ville dense...

L. C. – La rue est souvent perçue comme le symbole de la qualité de la ville dense. Votre travail sur les fonctions et usages de la rue peut-il éclairer la notion de qualité urbaine ?

F. A. – La rue est un espace multifonctionnel, avec trois fonctions majeures : une fonction de transports, une fonction d'accès et une fonction d'activités et d'échanges. Faire de la rue, c'est fabriquer des compromis entre ces fonctions. Dans la rue des espaces denses, les compromis sont plus difficiles à trouver. Dans les parties de la ville moins denses, il y a une organisation plus fonctionnelle et hiérarchique de la rue, certaines servant à l'accès, d'autres aux transports ou aux activités...

Sans doute est-il plus pertinent aujourd'hui de réfléchir à la nature des interactions dans la ville plutôt qu'à sa dimension morphologique. Cela ne veut pas dire que la continuité urbaine n'a pas de qualité, mais signifie simplement que la continuité est un outil parmi d'autres, au même titre que la densité ou la vitesse.

Propos recueillis par Anne-Claire Davy et Brigitte Guigou

Prendre en compte la diversité des points de vue des habitants

Les Cahiers – La notion de « qualité urbaine », fréquemment employée par les urbanistes, a-t-elle un sens pour les habitants ?

Jean-Yves Authier – D'un point de vue sociologique, la notion de qualité urbaine ne va pas de soi. Interrogés sur les qualités de leur quartier, les habitants mettent en avant des critères différents. Je donnerai quelques exemples schématiques, mais qui me semblent représentatifs. Pour les « bobos » qui investissent les quartiers anciens de centre ville, la qualité du lieu est liée à la concentration de commerces de proximité, de bars, de restaurants... Pour des cadres supérieurs ou des retraités vivant à Versailles,

la qualité sera au contraire fondée sur le calme, la verdure, la proximité du parc, la présence d'une église avec ses cloches qui sonnent le dimanche... La qualité est pour les habitants une notion à géométrie variable. Elle renvoie à des modes de vie urbains différenciés, que les travaux sociologiques visent à objectiver. Il ne faut donc pas parler de « la » qualité urbaine, mais des différentes formes qu'elle peut prendre.

Pour les urbanistes, la notion de qualité urbaine renvoie d'abord à l'aspect morphologique des espaces. La vision des habitants n'est pas segmentée ainsi et la notion de qualité urbaine renvoie pour eux à la qualité de leur vie sociale, à l'offre de services. Les études sociologiques permettent d'éclairer la diversité des points de vue des habitants. Comment les urbanistes peuvent-ils prendre en compte cette diversité pour mieux répondre aux usages ? Ils doivent garder en tête qu'il y a toujours une déformation entre la conception architecturale et les pratiques des habitants.

L. C. – Malgré la diversité des modes de vie, l'analyse sociologique permet-elle d'établir des régularités dans les manières d'habiter et les sociabilités ?

J.-Y. A. – Il faut d'abord « tordre le coup » à un mythe, en partie construit par les sociologues,



Certains recherchent une ville calme et d'autres, une ville animée.



celui du quartier-village idéal dans lequel tout le monde serait en relation dans un esprit communautaire. Cette image du quartier qui sert, aujourd'hui encore, d'étalon aux sociabilités n'a jamais réellement existé.

Il s'est produit un changement majeur : l'augmentation des mobilités et l'éclatement géographique des relations sociales. La nouveauté vient principalement du décalage entre la nature des lieux et des liens. Cette non-superposition entre dimension spatiale et sociale des rapports de proximité transforme les relations. Des liens sociaux forts, par exemple avec la famille, peuvent se structurer dans des espaces éloignés du domicile. Autre illustration, si certains habitants restent inscrits dans des rapports de sociabilité traditionnels, avec des rapports de voisinage fondés sur la proximité spatiale, d'autres ont, dans leur quartier, des pratiques de sociabilité construites sur un rapport plus cosmopolite à la ville (les habitants des centres anciens notamment).

De surcroît, on ne peut réfléchir sur les pratiques des habitants sans prendre en compte l'ensemble des espaces dans lesquels ils vivent. Nombre d'individus ont plusieurs lieux de résidence (retraités, étudiants, enfants en garde alternée, migrants...) et se construisent un point de vue à partir de ces lieux multiples. Ainsi, nous avons interrogé des habitants de centre-ville qui avaient une vie locale peu intense, tandis qu'ils investissaient une vie sociale dans un village à 50 km.

Enfin, on oppose parfois les habitants captifs, ceux qui seraient assignés à résidence, et les citadins nomades, ceux qui voyageraient entre leur logement et leur ville et seraient sans attache vis-à-vis de leur quartier. Or il n'y a pas d'opposition entre ancrage résidentiel et mobilité urbaine. Ces deux modes de rapports à l'espace fonctionnent souvent de pair⁽⁴⁾. Le plus souvent, ce sont les populations les plus mobiles et les moins dépendantes de leur quartier qui s'y investissent le plus. À l'inverse, certaines personnes peu mobiles ont un rapport distancié avec leur quartier et des relations de voisinage limitées.

L. C. – Ces évolutions sont-elles les mêmes d'un type de quartier à l'autre ?

J.-Y. A. – Ces évolutions sont différentes selon les contextes. En centre-ville, les pratiques de quartier sont plus développées, les sociabilités plus importantes mais plus électives. Dans les quartiers d'habitat social, les pratiques de quartier sont importantes, mais les sociabilités sont plutôt de voisinage, familiales... Enfin, dans l'habitat individuel, comme dans les résidences fermées, ce sont plutôt des sociabilités limitées,

interindividuelles, situées dans l'espace du voisinage. Les formes urbaines et les propriétés sociales d'un quartier (localisation, image, histoire, composition du lieu, services...) sont un premier critère de différenciation des sociabilités.

Les caractéristiques sociales des individus et leurs trajectoires sont un deuxième critère de différenciation des pratiques. Les sociabilités et les pratiques observées dans un quartier sont à la fois le produit des propriétés sociales des lieux et des individus. Ainsi, les habitants des milieux populaires des quartiers « gentrifiés » confrontés à l'arrivée de ménages plus aisés, expriment le sentiment de « dépareiller dans leur quartier », d'y être devenus étrangers, ce qui les conduit à modifier leurs pratiques. Ils se replient sur leur logement et mettent le quartier à distance...

De plus, les sociabilités changent selon les âges de la vie. Elles sont plutôt amicales à 20 ans, familiales à 40 et se restreignent à 60 ans. Les pionniers de la gentrification qui ont aujourd'hui entre 50 et 60 ans n'ont plus les mêmes pratiques que celles qu'ils avaient dans les années soixante-dix, il y a un repli sur la famille, le logement. Comment les urbanistes peuvent-ils intégrer cette temporalité des pratiques et l'évolution des contextes liée aux changements de population ?

Dans *Les relations sociales autour du logement*⁽⁵⁾, Yves Grafmeyer et moi-même avons analysé des recherches sur des opérations d'expérimentation associant architectes, maîtres d'ouvrage et sociologues... Ces démarches font rarement l'objet d'un suivi dans le temps. Si nous disposons d'une connaissance fine sur les attentes des acteurs en amont des opérations, peu de travaux observent dans la durée les usages et les sociabilités. Il est alors difficile de faire un bilan de ces opérations du point de vue des usages, de comprendre si le dessin des concepteurs rencontre les pratiques sociales.

Propos recueillis par Anne-Claire Davy et Brigitte Guigou



3^e interview

Jean-Yves Authier est professeur de sociologie à l'université Lyon 2. Il a publié ou dirigé de nombreux ouvrages sur les modes de vie et les sociabilités en milieu urbain.

(4) La mobilité urbaine est définie comme l'ensemble des déplacements des individus pour leurs activités culturelles, professionnelles, etc. Son antonyme n'est pas « ancrage » mais « sédentarité », qui peut se définir comme l'absence de pratiques de mobilité urbaine.

(5) J.-Y. Authier et Y. Grafmeyer, *Les relations sociales autour du logement : état des savoirs et perspectives de recherche*, Plan urbanisme construction et architecture, 1997.

Paroles croisées sur la qualité urbaine

Amélie Darley
Gwénaëlle Zunino
IAU île-de-France



Une rencontre entre un élu, un urbaniste et un aménageur a permis d'échanger sur la qualité urbaine.

Mireille Ferri, élue régionale en charge de l'aménagement du territoire, Nicolas Michelin, architecte-urbaniste et Monique Prim, directeur de projet à la Société d'économie mixte d'équipement et d'aménagement du territoire 93 (Sode-dat 93), ont confronté leurs regards sur la qualité urbaine, la ville d'aujourd'hui, de demain et le rôle qu'ils ont à jouer pour améliorer la qualité de nos villes.

Qu'est ce qu'une ville de qualité ?

Monique Prim – La ville est avant tout le lieu de l'imaginaire et de la liberté. La qualité urbaine est, par essence, immatérielle, elle renvoie d'abord au vécu et à l'image mentale plus qu'à l'agencement de constructions. Une ville, il faut d'abord la faire vivre. En tant qu'aménageurs, nous devons nous interroger de la manière suivante : pour qui, pour quels usages et donc pour quelle qualité d'usages produisons-nous cette ville ? Comment cela vivra demain ? De très beaux bâtiments et de très beaux agencements ne font pas l'âme d'une ville. Cette approche correspond à ma représentation du modèle de la ville européenne, où la ville est le lieu de l'imaginaire, de l'affranchissement et de la liberté individuelle.

« La ville est avant tout le lieu de l'imaginaire et de la liberté. »

Monique Prim

Nicolas Michelin – Ce que j'appellerais la « qualité urbaine à la française », c'est une qualité fondée sur la diversité et le sur mesure. Un bon quartier de ville ou un bon projet urbain est

La qualité des villes est perçue différemment selon les citoyens, mais elle fait aussi l'objet d'interprétations diverses de la part des professionnels et des élus en charge des questions urbaines. Pour mieux comprendre leurs points de vue, *Les Cahiers* ont organisé une rencontre entre un élu, un urbaniste et un aménageur.

d'abord divers dans sa typologie, dans sa morphologie, dans ses fonctions et n'apporte jamais de réponse toute faite. Par ailleurs, la qualité des paysages en France, et des paysages urbains notamment, encourage au travail sur mesure. Sur le plan social, un quartier réussi est un quartier qui

« Ce que j'appellerais, la 'qualité urbaine à la française', c'est une qualité fondée sur la diversité et le sur mesure. »
Nicolas Michelin

n'abandonne jamais la rue, parce que la rue est le vecteur de convivialité le plus important. On voit des quartiers qui abandonnent la rue, au profit des résidences notamment. Or selon moi, la rue et l'adressage à la rue sont essentiels socialement.

Mireille Ferri – La qualité urbaine doit être précisée avec trois qualificatifs : globale, quotidienne et prospective. Globale, car la qualité des villes ne se résume pas à l'énumération d'une série d'éléments tels que la qualité du logement ou de l'espace public, la mobilité ou encore la proximité de l'emploi. La qualité d'une ville fait référence à un système global. Une ville de qualité est une ville où il y a mixité des fonctions, c'est-à-dire une proximité entre l'activité et le logement, la présence de services, l'organisation d'une mobilité collective adaptée aux habitants, des lieux de respiration dans l'espace public. Il faut avoir une approche transversale de la qualité.

Quotidienne, car faire vivre en ville une population croissante tout en protégeant du bruit, en assurant la sécurité, en offrant l'accès à la nature, nécessite de porter une attention particulière à la vie quotidienne de chacun. La ville est le lieu du collectif, mais elle peut aussi devenir un lieu de solitude. Dans la manière de penser la ville, il faut imaginer des lieux de croisements, mais aussi d'intimité, dans une démarche commune. L'intimité se joue au niveau des logements et dans leur conception. Je pense qu'il faut réfléchir à la manière de faire cohabiter des modes de vie différents sans qu'ils n'entrent en conflit. La mixité sociale se joue au niveau de l'espace public : de la rue, du parc, de l'école, du commerce.

Prospective, car la ville de demain va muter. Il faut donc qu'elle ait déjà intégré, dans ses règlements et ses formes, des possibilités de mutation et un caractère modulaire. Je pense par exemple aux familles qui vont et qui viennent ; aux nouveaux modes de vie. Comment les logements peuvent-ils s'adapter à des âges et à des familles qui évoluent ? Comment une ville peut-elle être sobre en termes de consommation énergétique de ses bâtiments, mais également dans les systèmes de transport qu'elle génère ? Comment la ville peut-elle gérer l'eau, l'ensemble des ressources et le recyclage des déchets ?



La rue est un élément de convivialité essentiel.

Monique Prim – Je souscris à ce que Nicolas Michelin dit sur le rapport à la rue, car si « l'air de la ville rend libre », j'ajouterais que la ville tire sa qualité aussi de l'espace public qui permet l'expérience de la pluralité. L'espace public est, en effet, le lieu des rencontres et des croisements, mais c'est aussi le lieu des confrontations. C'est une des difficultés que l'aménageur rencontre : chacun vit la ville à des moments différents de la journée avec une amplitude très large qui fait que l'espace public est de plus en plus sollicité. Comment rendre compatible ces différents moments de vie et ces différentes attentes ? Pour moi, il s'agit d'un défi essentiel : rendre possible le partage non conflictuel de

l'espace public pour des usages différenciés. N'oublions pas que la ville a toujours été un lieu de contradictions et de confrontations ; nous devons gérer cette dialectique en permanence. C'est ce qui fait que notre métier est passionnant.

Nicolas Michelin – Sur cette question du partage de l'espace, je dérive un peu mais je pense qu'une ville de qualité doit être dense et offrir au moins 85 logements à l'hectare. Cette densité doit se conjuguer avec un plus grand partage de l'espace. Je crois encore à la vertu de l'îlot. Pour moi, une ville de qualité doit être structurée « en îlots ». Aujourd'hui, le partage de l'espace se fait systématiquement à la parcelle avec chacune sa petite cour, son petit arbre, son petit local à ordures, son local à vélos. N'avons-nous pas intérêt à mutualiser tout cela pour permettre de dégager des espaces plus agréables à l'intérieur de l'îlot, permettant également une densité mieux vécue ? Une ville de qualité doit offrir, à l'échelle de l'îlot, des espaces communs partagés, associés à des espaces extérieurs privatifs. Je pense que ces adaptations quant à la manière de partager l'espace sont très importantes, notamment au niveau réglementaire. La limite de cette réflexion tient peut-être à la question de son évolutivité dans le temps.

Attention, il ne s'agit pas de refaire les grands ensembles. À Copenhague, ils ont créé des unités de voisinage sur ce modèle qui sont très bien conçues. En France, la culture du partage de l'espace n'est certes pas la même, mais elle évolue et l'idée de l'îlot partagé se développe de plus en plus. Cela permet des réflexions sur les différentes manières de traiter la limite public-privé, d'imaginer des îlots traversants où l'on peut rentrer chez soi, par derrière, etc. Mais ce partage de l'espace à l'îlot peut se faire si chaque logement offre une terrasse ou un espace extérieur privatif qui n'est pas forcément très grand, mais qui permet d'installer une petite table tout en conservant son intimité. Dans les grands appartements (T3, T4 et plus), on peut faire des espaces interclimatiques.

Mireille Ferri – Ces idées progressent, il faut simplement montrer que ça peut exister. Il y a des exemples qui existent à Paris et dans de nombreuses villes du sud de la France. Ce sont des formes qui doivent être améliorées, notamment en matière d'intimité, mais qui sont des modèles assez facilement transposables et exemplaires en termes de compacité.

La qualité urbaine et l'image sociale

Monique Prim – Une ville de qualité doit avant tout bénéficier d'une image sociale valorisée aux yeux des habitants. Je me permets, à cet



Monique Prim, directeur de projet à la Sodetat 93.



Mireille Ferri, vice-présidente du conseil régional en charge de l'Aménagement du territoire.



Nicolas Michelin, Architecte-urbaniste.



Les unités de voisinage développées à Copenhague permettent de mutualiser à l'échelle de l'îlot les parties communes, afin de dégager plus d'espace partagé. Arkitema architectes.

égard, de citer Jean-Paul Lacaze quand il dit que « le succès d'une opération d'urbanisme n'est définitivement acquis que quand le marché de revente des logements s'est stabilisé à un niveau qui témoigne durablement d'une image sociale valorisée aux yeux des habitants »⁽¹⁾. C'est finalement la difficulté que l'on rencontre quand on fait de la ville : comment faire en sorte que ce qui bénéficie d'une image sociale valorisée aux yeux des uns ne soit pas cause d'exclusion pour d'autres ? Si la mixité sociale est essentielle, elle ne correspond pas pour autant à une aspiration naturelle des gens à vivre ensemble dans la diversité de leurs statuts sociaux. Aujourd'hui, ce qui crée de la valeur urbaine, c'est plutôt l'entre-soi. Pour dépasser cela, il faut en avoir parfaitement conscience.

Mireille Ferri – Je réagis sur l'idée que ce qui fait la qualité, c'est une image sociale valorisée. Certes, mais cette image sociale valorisée doit pouvoir le rester. Prenons l'exemple des « cités radieuses » de l'après-guerre, qui étaient de beaux rêves et où, à l'époque, il était socialement valorisant d'habiter. Elles sont devenues des catastrophes, car les autres éléments de qualité n'y étaient pas. Il n'y avait pas l'accès à l'emploi, ou à la mobilité, les services se sont dégradés très vite, ce qui a conduit à une forme d'enfermement. C'est pourquoi je disais tout à l'heure, qu'il faut penser la ville comme un système, sinon ce qui est envisagé comme un élément fort de qualité, soit à l'échelle du logement, soit à l'échelle de l'immeuble, dégénère dans le temps, parce qu'il ne s'articule pas avec le reste de la ville. La ville de Nantes a su trouver des formes d'intégrations intéressantes. C'est une ville qui n'a pas relégué dans les communes environnantes ses quartiers d'habitat

» Il faut penser la ville
comme un système. «
Mireille Ferri

social et qui a accompagné ses développements urbains d'une politique de desserte en transport collectif. Ces réflexions se sont accompagnées d'un découpage des quartiers intégrant systématiquement un élément fort de centralité et la mise en place de comités de quartier conçus comme des lieux de débats. Cette forme d'inclusion, de desserte et de dialogue démocratique peut être un exemple positif.

Monique Prim – Je suis tout à fait d'accord avec ce que vous dites et je pense que ça renvoie à la question « comment vit-on ensemble dans la ville et pas seulement dans l'espace public ? ». Car la mixité des fonctions urbaines ne répond pas plus à une aspiration naturelle que la mixité sociale. Dans le cadre des opérations d'aménagement de la Sodedat 93, nous sommes aujourd'hui très concrètement confrontés au défi de créer à « l'ombre des cheminées du Syctom⁽²⁾ » un nouveau quartier urbain, mixte dans tous les sens du terme. Or, faire cohabiter des grands services à l'agglomération avec une vie urbaine de qualité, ce n'est pas si évident que ça.

Nicolas Michelin – Savez-vous la première chose que vous devez faire pour favoriser cette mixité sociale dans les quartiers qui souffrent d'une image négative ? C'est une école. Nous avons la même difficulté dans un quartier à Mulhouse où il était très difficile de faire venir des primo-accédants. Vous avez beau faire les plus belles maisons et les plus beaux appartements du monde, s'il n'y a pas d'école ou seulement des écoles de mauvaise réputation, ils n'iront pas. Dans toutes opérations de revitalisation d'un quartier, la première question à se poser, c'est où et comment est l'école ? Si l'école est facilement accessible et si elle moderne, elle contribue à offrir une image dynamique. L'école est un véritable levier de valorisation et d'attractivité d'un quartier.

La qualité urbaine et les éco-quartiers

Mireille Ferri – Sur le plan social, certains « quartiers durables » du nord de l'Europe sont finalement de fausses icônes, car ils sont souvent issus de réflexions monothématiques.

Monique Prim – Je partage votre sentiment sur les modèles d'éco-quartiers desquels se dégage peu d'urbanité. Il s'agit souvent de quartiers monofonctionnels où l'on est dans l'entre-soi. La qualité et la durabilité à promouvoir doivent être accessibles et partagées par tout le monde.

(1) « La spéculation, bienfaits et méfaits », *Urbanisme*, n° 362, sept-oct. 2008.

(2) Le syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne.

Il y a des progrès à accomplir, notamment en matière d'encadrement réglementaire pour favoriser une réflexion partagée plus que des normes imposées. Il faut promouvoir une vision plus latine du développement durable.



Les quartiers durables, comme par exemple BedZed, sont intéressants à titre expérimental, car ils sont des lieux d'innovation.

Aujourd'hui, nous sommes plus concernés par la manière de satisfaire aux normes que par la recherche de la meilleure solution, ce qui peut devenir contre-productif.

Nicolas Michelin – Ne rejetons pas ces nouveaux quartiers durables. Les quartiers BedZed ou Fribourg présentent le mérite d'avoir lancé des idées innovantes, notamment en termes d'économies d'énergie. Ils sont intéressants à titre expérimental, car ils permettent de tester et d'impulser de nouvelles techniques.

Mireille Ferri – C'est vrai mais il ne faut surtout pas les considérer comme des modèles figés et il faut se méfier des faux amis. Je pense qu'un vrai éco-quartier est obligatoirement un quartier qui fait le lien avec la ville existante. Ensuite, c'est un quartier où il y a mixité des fonctions, c'est-à-dire où l'on accepte de l'activité productive et des services urbains qui dérangent. C'est également un quartier où la mixité sociale intègre toutes les générations, cela suppose une réflexion particulière. À cela s'ajoutent les questions environnementales telles que la consommation d'énergie et la gestion de l'eau. Enfin, un vrai éco-quartier intègre la question de la démocratie et de l'association des habitants à la gestion du quartier. Une politique régionale a été mise en place en faveur de la réalisation de ce type de quartiers que nous avons appelé « nouveaux quartiers urbains » pour s'extraire de toute référence aux mots-valisés que sont les termes d'écologie et de durabilité.

Nicolas Michelin – L'écologie et le développement durable sont l'occasion pour nous, urbanistes, de réfléchir autrement. C'est un tournant assez extraordinaire. Ces préoccupations justi-

fient plus facilement d'imposer aux promoteurs, aux développeurs ou aux investisseurs des modèles nouveaux : mettre des bureaux au milieu des logements par exemple. À Metz, nous avons proposé un projet qui consiste à réaliser un bâtiment composé d'un centre commercial en rez-de-chaussée. Sur le toit de celui-ci sont implantés des bureaux avec un espace vert et, enfin, des logements de différentes typologies sont programmés au-dessus. Pour le promoteur, cette mixité fonctionnelle au sein d'un même bâtiment est difficile à réaliser à cause des découps en volume et des actes notariés. C'est compliqué, mais il faut y arriver!

Une autre idée est le système de bâtiment évolutif qui permet une réversibilité des programmes en fonction du marché. L'immeuble est conçu de manière assez neutre et permet d'accueillir du logement ou du bureau. Les bureaux n'auront pas de climatisation ni de faux planchers. Cette idée, inconcevable il y a deux ou trois ans, commence peu à peu à devenir possible.

Le projet développé par l'agence ANMA à Metz propose une mixité verticale des fonctions.



Le coût de la qualité urbaine

Monique Prim – La question du coût de l'accès à la ville est au premier rang des préoccupations des habitants. Il est vrai que les villes sont aujourd'hui de plus en plus segmentées et que la ségrégation sociale est de plus en plus forte. Permettre à toutes les catégories sociales d'accéder à une ville de qualité est une question fondamentale. Il est nécessaire d'avoir une approche plus globale du coût pour mieux comprendre cette question. Par exemple, le surcoût du développement durable se retrouve dans les coûts plus faibles de gestion. Comment permettre au promoteur ou à l'investisseur de se retrouver dans ses surcoûts? Quels sont les modèles de financement qui le permettent? Enfin, il faut impliquer les habitants en tant qu'acteurs et demandeurs, pour développer des usages nouveaux et adaptés. Une fois que les immeubles sont performants, il faut également que les habitants développent des usages vertueux. C'est peut-être le prix à payer pour continuer de vivre en ville.

Mireille Ferri – Aujourd'hui, les surcoûts entraînés par ces démarches sont estimés à 30 %, dans le pire des cas, parfois 10 % à 12 %.

La Région Île-de-France a lancé une réflexion sur de nouveaux outils financiers qui pourraient aider à leur mise en œuvre. Elle est en train de tester avec la Caisse des dépôts et consignations un dispositif de tiers investisseur pour des constructions performantes en matière de consommation énergétique.

Monique Prim – La baisse du marché immobilier va inciter à réduire les coûts liés au développement durable. Dans un contexte difficile, il est donc important de savoir comment on pourrait les financer pour ne pas en exclure certaines populations.

Nicolas Michelin – Finalement, cette situation est salutaire, car elle va obliger les promoteurs et investisseurs à devenir plus transparents sur les marges financières qu'ils ont l'habitude de pratiquer. Quand on détaille les bilans d'opération, les frais de communication, de vente et d'assurances sont colossaux et sont au détriment de l'objectif de qualité. Des marges de progression sont possibles, d'où l'intérêt d'être transparents les uns vis-à-vis des autres, ce qui veut dire, travailler en équipe et être solidaires.

Mireille Ferri – L'autre versant de la question du coût de la ville est la volonté de mixité sociale. La relégation sociale est corrélée à l'éloignement du fait urbain. Ce qui renvoie à une première acceptation de la notion de sécurité. La sécurité en ville ne renvoie pas forcément à l'image du banditisme ou du délit. La sécurité, c'est celle de mes enfants lorsqu'ils jouent dans la rue, sur l'espace ni totalement privé, ni totalement public du pied d'immeuble. C'est également ne pas se faire renverser lorsqu'on marche dans la rue, ou permettre l'autonomie des adolescents. Dans ce cas, cela se joue autant en ville que dans les quartiers pavillonnaires. D'après moi, la question de la sécurité renvoie à l'imaginaire. Rendre les imaginaires urbains

positifs, cela nécessite un travail sur les représentations, afin de créer des identités urbaines qui soient porteuses d'images non pas d'insécurité ou de surcoût, mais de mixité et de liberté. La ville est le lieu de toutes les libertés.

Nicolas Michelin – La dérive sécuritaire renvoie à une ville figée et très contrôlée. Au contraire, la ville doit être le lieu du désordre, de l'inattendu, de l'anonymat.

Mireille Ferri – C'est un plaidoyer pour les villes latines.

L'évolution des pratiques professionnelles

Nicolas Michelin – J'insiste sur le fait que le développement durable est l'occasion de travailler différemment, notamment avec les promoteurs et les investisseurs. Dans le schéma classique d'une ZAC, une étude de définition permet de choisir un urbaniste qui va faire un plan d'aménagement global et un cahier des charges. Ce cahier des charges fixe les dimensions des îlots et des parcelles, et il définit les gabarits des bâtiments. Ensuite arrivent les investisseurs avec leurs architectes, qui respectent à la lettre le cahier des charges, et pourtant, le résultat est catastrophique. En effet, un cahier des charges est facile à respecter, mais il n'est pas un gage de qualité. Il est nécessaire de sortir des procédures classiques d'aménagement et de favoriser la négociation.

» De mon côté, je prône un urbanisme de l'ordinaire qui consiste à faire de l'ordinaire extraordinaire plutôt que des gestes architecturaux déconnectés du contexte. « Nicolas Michelin

Un meilleur travail partenarial doit être mis en place entre l'élu, l'aménageur et l'urbaniste, qui doivent définir, en fonction d'une ambition politique, les invariants d'un plan guide, et non pas un plan figé. De plus, le promoteur doit être associé en amont du projet plutôt qu'être désigné sur concours une fois le projet défini. Cela permet au promoteur d'être impliqué et de se sentir investi dans l'élaboration du cahier des charges et de mieux comprendre les lignes directrices du projet. Enfin, l'architecte doit être choisi sur ses ambitions, plutôt que sur sa capacité de montrer de belles images. Cet échange entre élu, aménageur, urbaniste et promoteur est en train de se développer et permet de travailler différemment et plus efficacement.

» Rendre les imaginaires urbains positifs, cela nécessite un travail sur les représentations, afin de créer des identités urbaines qui soient porteuses d'images non pas d'insécurité ou de surcoût, mais de mixité et de liberté. « Mireille Ferri

L'innovation et l'expérimentation doivent être plus soutenues dans les projets, comme par exemple le projet de logements Grand Large à Dunkerque développé par l'agence Anma.



Monique Prim – Je partage totalement votre point de vue. Une culture de travail partagé est l'avenir de notre pratique professionnelle. Il est nécessaire de travailler ensemble pour trouver des réponses intelligentes et des montages innovants. Toutefois, je vois une difficulté dans le fait que l'aménageur est contraint par des concessions d'aménagement qui fixent les règles à un horizon de dix ou quinze ans, alors qu'on sait tous que pendant cette période le contexte va évoluer. L'aménageur doit sans cesse rechercher le compromis entre la souplesse et l'adaptabilité que suggère une démarche partenariale et négociée, et l'équilibre financier de son opération sur lequel désormais il doit s'engager.

Nicolas Michelin – C'est pourquoi, il faudrait élaborer des cahiers des charges qui tiennent compte du site, qui intègrent la négociation et permettent des évolutions dans le temps. En France, on a la chance d'avoir une qualité de paysages extrêmement variés, ce qui induit des situations toujours différentes. La situation construite doit servir de base au projet. Souvent, en allant sur le site, on a l'impression que le projet est déjà là. En travaillant simplement sur le regard, on comprend comment ce site va pouvoir se métamorphoser, sans aller contre lui. C'est le génie du lieu, que j'appelle aussi l'ultra-contextualité, qui permet la qualité d'un projet.

Beaucoup d'architectes, à l'ego surdimensionné, font de l'extraordinaire et le reste ne les intéresse pas. De mon côté, je prône un urbanisme de l'ordinaire qui consiste à faire de l'« ordinaire extraordinaire » plutôt que des gestes architecturaux déconnectés du contexte.

Mireille Ferri – En effet, aujourd'hui, dans les concours, les réponses sont souvent déconnectées du lieu et du contexte et proposent simplement de grands gestes architecturaux. Du point de vue de l' élu, la sélection de l'équipe devrait se faire sur sa capacité de dialoguer avec les différents acteurs pour mieux comprendre la volonté politique et l'esprit du projet.

Nicolas Michelin – Il faudrait même aller au-delà en visitant le territoire ensemble, élus et urbanistes. Le rôle de l' élu est aussi d'aller vers l'urbaniste pour mettre en place ce dialogue. Le métier d'urbaniste est différent de celui d'architecte, dans le sens où il faut aimer parler, être contesté, douter, aller sur les lieux et savoir s'y perdre.

Mireille Ferri – Dans cette démarche, le rôle de l' élu est multiple. Il doit se saisir du projet

pour en faire un projet politique. Il doit également revenir sur la définition de la qualité urbaine et placer la question de la refondation de la ville dans un débat public et même un débat de société.

De ce point de vue, je vais rejoindre votre optimisme. En effet, la crise actuelle est bienvenue, dans le sens où elle permet de remettre en question les pratiques actuelles. Ma seule crainte est

» L'arbitrage politique est la seule chose qui ne se délègue pas. «

Mireille Ferri

que, parfois, la crise ne laisse plus de temps pour l'invention, et notamment sur les questions énergétiques.

La solution que nous évoquons aujourd'hui, d'une ville qui ne soit pas segmentée, une ville de la mixité et du respect de l'individu, ne va pas de soi. La ville post-Kyoto, à laquelle nous aspirons aujourd'hui est potentiellement très inégalitaire, très sécuritaire et marquée par le conflit, notamment parce que les ressources se feront rares. La solution pourra se trouver aussi bien dans la régulation que dans la violence. Ce n'est pas qu'une question de formes urbaines susceptibles de fabriquer une ville inégalitaire, c'est avant tout une question de vision politique et c'est là où l' élu a un rôle fondamental à jouer.

La prise en compte des habitants

Monique Prim – Comment inclure les habitants dans le débat ? Et surtout comment produire de l'intelligence collective ? Je pense que certains modes de participation favorisent d'avantage l'expression des réticences et des conservatismes catégoriels que la réflexion collective. Il faut réussir à dépasser cela en créant un véritable débat public citoyen autour de la question de la ville. Comment produit-on de la ville aujourd'hui et avec qui ? Les habitants sont capables de réfléchir sur l'avenir de la ville et de produire des choses très intéressantes, à condition qu'ils soient pris au sérieux.

Les habitants sont capables de réfléchir sur l'avenir de la ville et de produire des choses très intéressantes, à condition qu'ils soient pris au sérieux. « Monique Prim

Nicolas Michelin – L'absence d'ambition politique nuit au débat public. Il faut que les habitants soient impliqués en amont du projet pour



La participation des habitants est un élément clé pour la réussite d'un projet de quartier.

orienter les grandes lignes mais il faut que le choix du projet revienne aux élus.

Mireille Ferri – Effectivement, l'arbitrage politique est la seule chose qui ne se délègue pas. En revanche, les habitants peuvent être concertés sur la conception, l'identification des besoins et des contraintes, les fonctionnements particuliers ou l'évolution du projet obtenu. Il faut que les règles de cette participation soient claires dès le départ.

» La ville de demain sera également une ville des mobilités. «

Monique Prim

Monique Prim – Vis-à-vis de la question du temps de réalisation des projets, il faut s'interroger sur la manière de produire de l'usage évolutif. Par exemple, on peut parfois réaliser des choses simples, rapidement appropriables, qui montrent que le projet avance. Cela permet aux politiques de mieux porter le projet et aux habitants de comprendre leur capacité de faire évoluer le projet. La concertation permet de dégager des avis, mais il faut également produire de l'envie. Un projet n'est pas fini une fois les arbitrages effectués, la concertation doit se prolonger dans le temps pour le faire évoluer. Enfin, le débat public doit être organisé de manière à être ouvert à toutes les catégories sociales.

Nicolas Michelin – Pour revenir sur la question du temps, j'ai un doute quant à la longueur et à la lourdeur des procédures et des cadres législatifs français. Aujourd'hui, nous sommes coincés dans un système de contrôle et de sécurité beaucoup trop consommateur de temps. Le développement durable, c'est l'innovation, dans TOUS les domaines. Il faut être plus souple et permettre l'expérimentation.

Mireille Ferri – Aujourd'hui, les plus fortes possibilités d'expérimentation sont dans le logement social et les équipements publics. Et la crise économique et financière va encore amplifier cette tendance. D'où la lourde responsabilité qui pèse désormais sur les collectivités publiques : elles ne doivent sur-

tout pas hésiter à investir, à grande échelle, dans les programmes de logements.

Monique Prim – Pourtant, dans les différents corps de métier, des volontés d'expérimenter se dessinent, mais il est vrai que la lourdeur des procédures d'homologation de certaines solutions techniques ralentissent ces avancées.

La ville de demain

Mireille Ferri – Tout d'abord, il peut y avoir plusieurs demain, rien ne dit que la ville du XXI^e siècle sera vertueuse, elle peut être une ville de confrontations. La ville du XXI^e siècle sera de toute façon une ville des bouleversements et de la mutation que je voudrais pouvoir garder latine. Ce sera obligatoirement une ville de toutes les mobilités, car les mobilités affective, familiale, professionnelle, la mobilité des idées ont des incidences sur la ville.

Monique Prim – Des tendances lourdes vont dans le sens d'une ville éclatée, plus difficile d'accès, tendances qu'il est nécessaire de contrecarrer. Face aux incertitudes qu'évoque Mireille Ferri, je me dis que le sens du métier d'aménageur est de créer la ville des possibles, c'est-à-dire agir pour permettre des possibles qui ne sont pas ceux qu'on imagine aujourd'hui. Pour cela, il faut apprendre à gérer les incertitudes et anticiper l'évolutivité des usages.

Je partage l'idée que la ville de demain sera également une ville des mobilités, c'est une

» La ville du XXI^e siècle sera de toute façon une ville des bouleversements et de la mutation. «

Mireille Ferri

dimension essentielle à prendre en compte dans l'agencement urbain.

Enfin, j'ajouterai que la ville sera aussi une ville de l'immatériel : une ville des services et

de la culture. L'action culturelle permet les échanges, les croisements et les métissages, elle permet également de moins avoir peur des autres.

Nicolas Michelin – Afin de mieux envisager la ville de demain, nous pourrions faire l'exercice de pousser certains constats à leur paroxysme comme la sécurité, le développement durable, l'isolation, etc. pour en montrer les dérives possibles et pour renforcer l'idéal de la ville latine.

L'action culturelle permet les échanges, les croisements et les métissages.





Agir

Habitants, professionnels de l'urbanisme et élus sont au cœur des choix urbains et doivent retrouver l'ambition de faire des villes de qualité. Leurs rôles sont d'autant mieux définis lorsqu'ils s'inscrivent dans le cadre d'une démarche partagée de projet de territoire.

L'aménagement n'a pas de valeur qualitative indépendante de tout contexte, mais au contraire il puise sa qualité de la complicité qu'il noue avec le site dans lequel il s'inscrit. C'est pourquoi il devient important de réinvestir un urbanisme de l'ordinaire, du quotidien, respectueux de son contexte. De nombreux exemples nous montrent que créer une ville mixte et compacte, intégrant qualités architecturale, paysagère et environnementale appelle une réflexion globale et adaptée à chaque territoire. Elle nécessite également de faire appel à la créativité de tous les acteurs de l'aménagement et d'associer les citoyens, en tant qu'experts du quotidien, au moment du projet mais également dans la durée.

Dans ce contexte, les représentants politiques sont à la fois animateurs du débat public, porteurs de projets et arbitres des décisions.

Penser et porter un projet de territoire

Jean-Yves Chapuis
Vice-président de Rennes
Métropole, délégué
aux formes urbaines



L'exposition *Horizon 2020* a été un outil de sensibilisation aux enjeux de la construction de la ville de demain.

L'histoire du développement urbain de l'agglomération de Rennes est marquée par une forte maîtrise foncière. Entre 1953 et 1977, Henri Fréville, alors maire de Rennes, a fait procéder à l'acquisition de 1 600 hectares sur les 5 000 hectares que compte la ville de Rennes.

Mettre en place une stratégie urbaine à l'échelle de l'agglomération

La tradition de stratégie foncière publique à Rennes joue encore un rôle fondamental, mais elle n'a de sens que si elle est mise au service d'une stratégie urbaine opérationnelle. Elle s'est traduite dans l'élaboration du schéma de cohérence territoriale (Scot) à l'échelle des 64 communes et s'est appuyée sur un large débat public animé par les élus. Cette échelle de réflexion est fondamentale, puisque, aujourd'hui, les communes composant l'agglomération ont délégué leurs compétences en matière d'urbanisme à la communauté d'agglomération de Rennes Métropole. La ville de Rennes ne constitue plus que la moitié de la population de l'agglomération, une large partie voulant habiter en périphérie de la ville-centre. Il est, alors, apparu opportun d'apporter des éléments de réflexion quant à une définition de cette ville dans son ensemble. Pour cela, des « conférences de culture urbaine » ont été mises en place pour échanger et parler de la ville. Notons qu'avant la mise en place de ce débat citoyen, les échanges entre les élus et les services des collectivités locales ont été primordiaux.

La métropole rennaise est innovante à la fois dans sa conception de la qualité urbaine et dans les modes de participation de ses habitants. Jean-Yves Chapuis nous livre sa vision du rôle que doivent jouer les élus locaux dans le portage politique des projets de territoires et dans l'animation du débat public sur la ville.

Animer le débat public : les « conférences de culture urbaine »

Dans ces « conférences de culture urbaine », la ville a été abordée en tant que « ville archipel » pour montrer qu'il n'y avait pas une unique ville-centre avec sa périphérie, mais plusieurs centres dans cette agglomération. Des personnalités très différentes (urbanistes, professionnels, chercheurs, artistes, etc.) travaillant sur la ville sont également intervenues lors de ces rencontres et une vision commune du territoire a peu à peu été partagée par l'ensemble des élus, des habitants et des services des collectivités locales. À cet égard, l'État, notamment à travers des instances comme le Plan urbanisme construction architecture (Puca), a joué un rôle fondamental en tant qu'expert. Il est ainsi apparu que la « ville archipel » reposait sur trois grandes caractéristiques. Tout d'abord, la campagne appartient au paysage urbain, sans dichotomie entre le rural et l'urbain. Ainsi, dans le Scot, la notion de « champ urbain » a été inventée pour préserver l'agriculture périurbaine. D'autre part, le polycentrisme ne correspond pas à un système hiérarchisé de centres, mais à l'existence de centralités différentes, si bien que le plan de déplacements urbains (PDU) et le programme local de l'habitat (PLH) ont été définis de manière commune et selon ce principe. Enfin, il est ressorti de ces rencontres que le corrélat de la « ville archipel » est la « ville des proximités », dans le sens où tout citoyen doit pouvoir bénéficier de services à proximité de son logement. En abordant la ville de cette

manière, on ne parle plus de «densité», puisque l'on sait de toute façon que les quartiers les moins denses ne sont pas ceux que les personnes désirent habiter, comme en témoigne l'image des grands ensembles. Par ailleurs, l'expression de mixité sociale est abandonnée au profit de la diversité sociale, dans la mesure où il est important de laisser à chacun la liberté d'habiter l'endroit qu'il souhaite.

Des actions pédagogiques pour une culture partagée

Il est important de noter qu'il existe souvent un problème de pédagogie, non seulement en interne, mais aussi vis-à-vis des citoyens. Pour y répondre, Rennes Métropole a par exemple édité un CD-Rom sur les formes urbaines qui tente d'expliquer que la construction de nouveaux logements peut se réaliser sans une intrusion dans l'intimité de l'habitant. Ce CD-Rom a été distribué partout, en accompagnement des débats autour du programme local de l'habitat. Ainsi, partant d'une procédure administrative, nous avons tenté de faire du PLH quelque chose de vivant. De la même manière, dans le cadre de l'élaboration du Scot, une exposition a été organisée. Elle a accueilli 12 000 personnes. Le pays de Rennes y était présenté à travers des images et des films, afin que les concitoyens prennent conscience d'une réalité qui ne relève pas seulement de leur propre vécu. De plus, des artistes sont intervenus sur le thème du logement, de l'économie, des déplacements, de l'agriculture. Le discours des élus a été traduit par ces artistes, pour prendre notamment la forme d'une maquette en chocolat que les citoyens se sont ensuite partagée. L'intérêt était de mobiliser des gens qui n'allaient jamais dans des expositions. Ce travail de partage de culture a été fondamental. À l'instar de la maquette en chocolat, il paraît important d'organiser, de manière ludique, un dialogue permanent, qui est essentiel.

Traduire un projet et le porter politiquement

La communication est fondamentale pour créer une culture commune avant de passer aux actes. Mais il ne suffit pas d'écouter la population, il faut aussi savoir traduire ses attentes, puis décider. Sur ce point, il est nécessaire que les élus assument leur pouvoir décisionnaire. Les élus locaux ne doivent pas avoir peur d'exprimer leur projet et d'expliquer les évolutions de la ville. Il est également essentiel que les élus de la ville-centre sachent expliquer des projets développés par leurs homologues dans d'autres endroits de l'agglomération et inversement. La contractualisation du PLH commune par commune a été le fruit d'un travail de dialogue

en amont, pour créer une culture communautaire. Pour arriver à cette contractualisation, il a fallu ne pas redouter le débat politique au sens noble du terme et faire de très nombreuses réunions, plus de deux cents pendant trois ans. Il est également important de ne pas «techniser» le débat urbain, mais, au contraire, de partir des enjeux sociétaux pour aborder l'évolution de la ville avec les maires. La délégation des formes urbaines a permis d'échanger, d'inventer des solutions et de se rendre compte que le voisin connaît les mêmes problèmes que soi. Ensuite, s'il faut être à l'écoute des citoyens, il faut se dire que la demande sociale n'a pas toujours raison. Le politique doit décider. C'est aussi reconnaître son autonomie et sa liberté. La délégation des formes urbaines a également été l'occasion d'aider des maires dans leur recherche d'opérations urbaines innovantes. Le service des études urbaines met alors à leur service ses compétences, dans le respect de l'identité communale, mais en sachant que les politiques mutualisées sont nécessaires, car aucun maire ne peut régler seul, sur son territoire, les questions de l'habitat, des transports, de l'économie, du commerce, des loisirs...

C'est à partir d'une réflexion commune sur la ville et du développement de l'idée de la «ville archipel» et de son corollaire, la «ville des proximités», que s'est construite une action originale, faite de respect de la volonté politique. Notre objectif, dans le cadre de cette délégation des formes urbaines, est d'aider les maires à bâtir un récit sur la ville, les aider à définir leur stratégie urbaine, qui passe par une stratégie foncière active, dans un partage commun d'une analyse urbaine qui s'appuie sur l'évolution des modes de vie. En conclusion, il s'agit de penser globalement et d'agir localement, en menant une démarche pédagogique, ludique, et en donnant des envies de ville. La ville c'est *commoditas* mais aussi *voluptas*: commodité, mais aussi plaisir de ville.



G. Pflie

Des artistes ont visuellement traduit le discours des élus. Cette démarche a permis d'alimenter les débats publics sur différentes thématiques.

Du global à l'opérationnel

Jean-Louis Pagès
Architecte-urbaniste



Vue générale du Bou Regreg.
Rabat.

Le défi sera alors de bien connaître le site pour offrir à la créativité les conditions de son épanouissement. Bien connaître un site, c'est comprendre la richesse de son histoire à travers ses données patrimoniales, identitaires et culturelles, c'est mettre en évidence ses qualités fonctionnelles selon les vocations observées (résidentielles, commerciales, industrielles), c'est s'imprégner de ses aspects originaux au regard de ses données physiques (climat, relief, verdissement, volumétrie), et également de ses ambiances liées aux vocations et à leur mise en scène. Ainsi, la recherche de la qualité urbaine ne doit pas se limiter à celle de la qualité de la vie quotidienne. Les villes, les sites ont des intérêts beaucoup plus variés, tant esthétiques que fonctionnels, et ne peuvent se juger à la seule fonction résidentielle. Nos appréciations sur leur qualité n'impliquent pas obligatoirement notre envie d'y vivre. C'est plus dans la recherche de la différence et de la spécificité que dans une lénifiante définition commune aplanissant les différences qu'il faut rechercher la qualité. Avant toute intervention, une vision globale est indispensable. Elle ne réduit pas la qualité dans les villes à une définition unique, mais permet, à l'opposé, de mettre en lumière toutes leurs composantes qu'elles soient positives ou négatives, afin d'intervenir en toute connaissance de cause dans chacun de leurs territoires. Enfin, l'objectif est d'être efficace et de déboucher sur des actions. De même que l'on doit tenir compte du site pour les études, il faut tenir compte du contexte

« Du global à l'opérationnel » : la prééminence du site par rapport à son aménagement. Pour Jean-Louis Pagès, un aménagement n'a pas de valeur qualitative intrinsèque indépendante de tout contexte, mais au contraire une valeur de « sur mesure » qu'il tire de sa « complicité » avec le site. Il ne s'agit pas d'opposer ou de choisir le site contre l'objet mais au contraire de choisir le parti de la mise en valeur réciproque.

socio-économique, politique et humain pour que le projet global se traduise en opérations concrètes. Ainsi, selon les cas, on adaptera une stratégie de mise en œuvre s'appuyant sur la communication, les suites contractuelles, réglementaires, opérationnelles, prioritaires, etc. Dans les schémas directeurs, les chartes ou les plans d'aménagement, la qualité est systématiquement abordée à travers des intentions très générales (améliorer la qualité de la vie, de l'environnement, etc.), objectifs que nul ne peut contester, mais qui n'appellent pas d'application concrète. Les éléments de qualité sont spécifiques à chaque cas. Dans chaque projet, le « sur mesure » doit être la règle, il se construit de la singularité des sites et donc de leur valeur originale.

Le schéma directeur d'aménagement du territoire libanais (2002-2004)

Dans cette étude où toutes les composantes de l'aménagement étaient abordées (données physiques, démographie, économie, occupation des sols, structure urbaine, transports, équipements, risques naturels et technologiques, etc.), il s'agissait de développer une vision d'aménagement à l'échelle d'un pays, le Liban. Quatre principales approches ont permis d'appréhender les caractères originaux du site : la géographie humaine et physique du site, l'occupation des sols, le patrimoine paysager, le patrimoine bâti. Des politiques spécifiques déclinées en directives opérationnelles ont pu être proposées à partir de ces caractéristiques territoriales,

dont, par exemple :

- la définition d'un domaine naturel, dont le « corridor des cèdres et de l'arboriculture de montagne », à la suite de quoi une politique de protection et de reboisement a été mise en place ;
- la délimitation d'entités paysagères exceptionnelles qui ont pu être traduites par des politiques de protection et de mise en valeur de la montagne, du littoral et des sites historiques, puis par les créations d'un parc national et de parcs naturels régionaux.

La Vallée du Bou Regreg au centre de l'agglomération de Rabat-Salé (1996)

À la suite d'une étude sur l'avenir de la vallée du Bou Regreg et sa place dans l'agglomération comme espace de nature et de développement, une charte d'aménagement (plan de référence du site de la vallée du Bou Regreg) a été proposée comme guide permanent pour conduire la transformation de ce site sur une période d'une quinzaine d'années. Les acteurs de l'aménagement, qu'ils soient publics ou privés, se sont mis d'accord sur le contenu de cette charte dans le but de maîtriser les transformations de la vallée en cohérence avec les principes inscrits dans cette charte. L'agglomération de Rabat-Salé s'est progressivement étendue de part et d'autre de la vallée restée naturelle, agricole et, en partie, inondable. Cette grande vallée avec son fleuve, le Bou Regreg, ses espaces naturels et agricoles et ses versants offrait une chance unique pour cette agglomération de bénéficier en son cœur d'un grand espace naturel. De larges panoramas s'ouvrent sur les sites exceptionnels de la casbah des Oudayas, sur les médinas de Rabat et de Salé, sur la tour Hassan, sur le mausolée de Mohammed V et sur l'enceinte fortifiée de Chellah. La nature et le bâti se mettent mutuellement en valeur. Cette spécificité du site a guidé les propositions, tirant parti aussi bien des contraintes (inondabilité, instabilité des terrains) que des nombreux atouts patrimoniaux et paysagers ainsi que des vocations touristiques. Un montage opérationnel a ensuite été pro-



La silhouette urbaine de la ville du Caire.

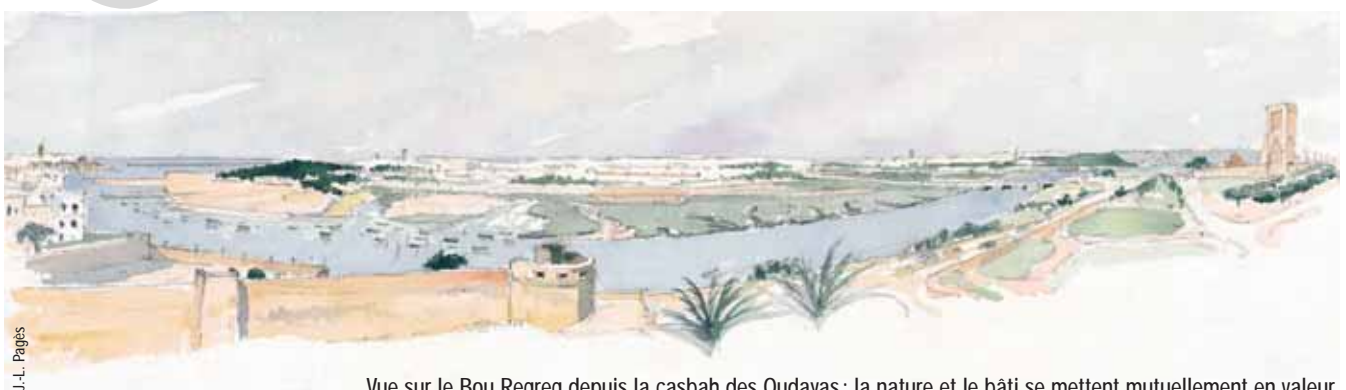
posé. Il consistait à mettre en place une société d'aménagement dotée de pouvoirs politiques fonciers, financiers et techniques pour mettre en œuvre, dans le temps, cette charte. La spéculation immobilière, en faisant augmenter la constructibilité, a, semble-t-il, été plus forte que les soucis de mise en valeur des paysages et de la nature, mais la charte a sans doute permis d'éviter le pire.

La silhouette urbaine de la ville du Caire

Des politiques urbaines spécifiques aux quartiers présentant des caractéristiques cohérentes devaient permettre la mise en valeur de leurs identités, de leur richesse et de sauver leur patrimoine. Dans ce cadre, une étude a été plus particulièrement ciblée sur la silhouette urbaine, afin de mettre en valeur et préserver des vues caractéristiques du Caire, en particulier celle des silhouettes des minarets, des dômes des mosquées et des tissus urbains des différents quartiers constitutifs de la ville. L'agglomération du grand Caire, métropole d'environ 15 millions d'habitants, est constituée des strates de 5 000 ans d'histoire. La ville a vu sa population multipliée par dix en un demi-siècle et les



Protection et mise en valeur des patrimoines bâtis et paysagers du territoire libanais.



Vue sur le Bou Regreg depuis la casbah des Oudayas : la nature et le bâti se mettent mutuellement en valeur.

conflits d'usage des sols y sont permanents (zones archéologiques cernées par les constructions, terres fertiles du delta sans cesse grignotées par l'urbanisation...). Les changements urbains sont préoccupants : pressions foncières considérables sur le patrimoine urbain et architectural (en particulier sur la ville islamique, les îles de Zamalek et Rhoda, le centre haussmannien, la ville nouvelle d'Héliopolis datant de 1905, etc.), développements sur le désert, pourtant souhaitables, mais s'étendant à l'infini et sans discernement, certains proches des pyramides.

Durant l'étude, un gel provisoire des destructions de villas de l'île de Zamalek a été ordonné, des projets d'amélioration de la ville islamique ont été développés. Aujourd'hui, le souci de sauver le Caire haussmannien est à l'ordre du jour, les idées font leur chemin... long et sinueux comme souvent en urbanisme ! Concernant les développements sur le désert, des guides ont été créés, à partir du relief particulier de chaque site, du climat, d'un développement possible de la végétation, et des données socioculturelles des proximités avec les sites archéologiques, des vues, etc.

Le littoral de Casablanca (2005-2006)

La mutation inéluctable du port et des zones industrielles, la tendance universelle des villes à s'ouvrir sur la mer font du littoral de Casablanca un lieu de toutes les convoitises. Face à ces multiples pressions, une étude sur le développement du littoral a permis de définir une stratégie de développement «référence», permettant de gérer les projets, puis de l'intégrer dans le schéma d'urbanisme en cours d'élaboration. Le littoral de Casablanca est historiquement rythmé par sa médina, le phare d'El Hank, des sites préhistoriques et le marabout de Sidi

Abderrahmane, mais aussi par des emprises portuaires et zones industrielles. Plus récemment, se sont implantées des activités de loisirs, de tourisme et surtout la grande mosquée Hassan II. Il est aussi le site de très grands projets : la marina, la nouvelle corniche. La qualité ne peut se résumer à la juxtaposition de ces différents «objets». C'est le projet urbain global, à travers ses objectifs et son programme, qui doit déterminer les fondements des aménagements. Le plus important peut-être était que la mer reste accessible à tous à travers les promenades, les vues, les perspectives et l'accès aux plages. La qualité des nouvelles urbanisations et des architectures était, bien sûr, aussi un souci constant : l'ambition était de faire de l'aménagement du littoral la vitrine de la ville sur l'océan. Le littoral a été découpé en séquences (balnéaire, centre-ville, portuaire, résidentielle, naturelle), déterminées en fonction du site. Des principes d'aménagement ont été définis pour chacune de ces séquences, dans un souci de cohérence globale. Les préoccupations concernant l'aspect, les hauteurs, les implantations, les rapports entre le bâti et la végétation, le traitement des espaces publics ont ensuite été développées.

Ce schéma a suscité l'ouverture des négociations autour de différents projets sur le littoral. Dans le cadre de l'aménagement de la marina, des négociations se sont déroulées avec les concepteurs, afin, en particulier, de créer une promenade publique en bord de mer, un jardin face à la mosquée et l'ouverture de perspectives depuis la médina vers l'océan. Les silhouettes ont également été évoquées. La proposition d'ouverture de la ville sur le port fait l'objet d'une négociation entre le port, la ville et la société de chemin de fer.

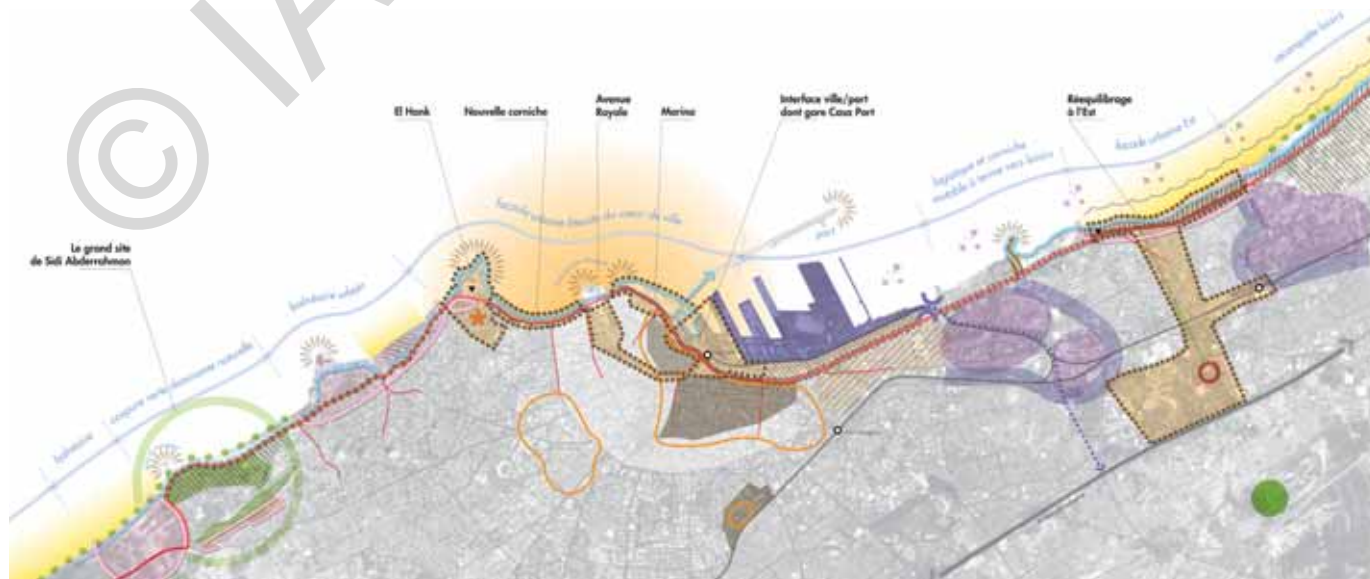


Schéma stratégique du littoral de Casablanca : le littoral a été découpé en séquences déterminées en fonction du site.

La coulée verte du Sud parisien

Entre Paris et Massy, une ancienne réserve foncière destinée à des infrastructures abandonnées (aérotrain Paris-Orléans, autoroute A10) restait disponible, alors que le TGV Ouest cherchait un itinéraire pour sortir de la capitale. Ce fut l'occasion, pour les habitants et les associations, d'obtenir la création d'une coulée verte, pour les municipalités concernées, d'obtenir des aménagements et, pour la SNCF de faire passer son TGV. Un syndicat comprenant tous les acteurs concernés a été créé, puis un projet d'ensemble a pu être élaboré et mis en œuvre. Les négociations, bien que difficiles, ont permis une réalisation exemplaire, qui n'aurait pas été possible si chacun avait agi de son côté. Chacun y a trouvé son compte, le TGV a pu passer, il a été enterré sur la majeure partie de son parcours et les communes ont vu leur territoire fortement valorisé par cet espace vert public de 13 km de long ! Le site était intéressant à la fois par son relief et par son linéaire illustrant les différentes étapes d'urbanisation, une sorte de « coupe en travers du territoire » : de la ville centre, très dense, à la campagne, en passant par des zones d'activités et des grands ensembles. Une réflexion commune a permis d'adapter le projet à chaque territoire communal, tout en lui donnant une cohérence à l'échelle régionale. La coulée verte se raccorde aujourd'hui au réseau de pistes cyclables, aux itinéraires de promenades, aux espaces verts et aux équipements. Ce projet a également fortement valorisé les terrains mitoyens, entraînant une amélioration générale des territoires traversés. La qualité, ici, ne s'est pas limitée au projet, mais elle s'est étendue par « contagion ».

Le réaménagement de la RD 10 de Sèvres à Viroflay

Le déclassement de la route nationale 10 en voie départementale a été l'occasion de réaliser une voie urbaine qui ne soit plus une coupure, mais, au contraire, qui crée des centralités et relie deux rives.

Les communes de Viroflay, Chaville et Sèvres se sont entendues pour élaborer conjointement une charte d'aménagement permettant de mettre en œuvre, dans l'espace et dans le temps, un aménagement cohérent. Elle concernait d'une part le partage de la voie, entre la circulation automobile, le stationnement, les vélos et les piétons, et, d'autre part, elle prenait en compte les deux rives construites et certaines opérations en profondeur dans le tissu urbain, en créant notamment de nouvelles continuités transversales. Cette transformation de voie de circulation automobile en « boulevard urbain » est d'actualité. Souvent, ces aménagements concernent plusieurs communes, voire plu-

sieurs départements. Pour qu'ils soient cohérents, il est nécessaire de les imaginer dans un projet commun, seul garant de la qualité et du fonctionnement de l'ensemble. Ces transformations nécessitent des arbitrages entre tous les acteurs concernés. La qualité est une œuvre commune qui se construit avec les techniciens – ici, en particulier les routiers – et tous les acteurs de l'aménagement.

Tous ces projets évoqués, qu'ils soient à large échelle ou plus ponctuels, démontrent par l'exemple l'intérêt et la nécessité d'avoir une vision et une connaissance larges ainsi que le respect des sites urbains ou vierges dans lesquels on intervient. Ils montrent tous les avantages que l'on peut en tirer pour faire des propositions cohérentes et originales. À l'inverse, la réalité déploie trop souvent le spectacle catastrophique de certains développements urbains, que ce soient des extensions, des mutations anarchiques ou purement spéculatives, conséquences de cette absence de respect des sites. Il en résulte un désordre hétérogène, mais sans diversité, désordonné, mais sans le charme du pittoresque, débridé, mais sans imagination.

Et si, finalement, la seule et unique solution pour se soucier de qualité urbaine et paysagère n'était pas dans la volonté de tous les acteurs de l'aménagement de respecter les sites sur lesquels ils vont intervenir ? La créativité ne consiste-t-elle pas aussi à découvrir dans chaque site, même le plus modeste, ses atouts à mettre en valeur, ses contraintes à transformer en atouts ? Dans cet ordre d'idées, le rocher du Mont-Saint-Michel est sans conteste plus attractif que son voisin, le rocher de Tombelaine, resté vierge ; la Grande Arche de la Défense apporte à l'opération la composition monumentale qui lui manquait. Les sites ont été respectés, magnifiés et la créativité n'a pas été mise à mal pour autant. Ce qui est vrai pour ces opérations d'exception l'est aussi pour des sites et des opérations de tous les jours. Cette approche implique des attitudes qui vont bien au-delà de la technique. Il s'agit de faire preuve de « politesse », de « savoir-vivre », de « respect » vis-à-vis du site. Loin d'être une entrave à la créativité, la reconnaissance de ses valeurs est un guide, une donnée positive, au même titre que l'obligation de respecter le programme ou les contraintes financières. La qualité urbaine ne serait-elle pas à ce prix ?



Une réflexion commune autour de la coulée verte a permis d'adapter le projet à chaque territoire communal, tout en lui donnant une cohérence à l'échelle régionale.

La qualité : danger, entrée de ville !

S'il est un sujet sur lequel la (mauvaise) qualité a fait couler beaucoup d'encre et fait phosphorer des générations d'urbanistes, c'est bien celui des entrées de villes. On ne peut pas dire qu'il y ait eu quelque évolution positive que se soit. C'est un exemple que l'on ne peut éluder quand on évoque la qualité urbaine. Dans ces aménagements, la recherche de qualité et l'occupation harmonieuse du site n'ont pas été prises en compte par les aménageurs, pour qui seul compte l'objectif d'obtenir la meilleure place, la plus en vue le long de la voie. Que penser des enseignes qui nous imposent avec arrogance leur architecture universelle sans souci des sites, des cultures, des paysages et des consommateurs ? Dans ces nouvelles zones dont on ne peut nier l'utilité, il faudrait tout réinventer : les espaces publics, les traitements des parkings, la signalétique, les architectures, les espaces de restauration et d'hôtellerie (qui pourraient être dans des zones vertes). Le commerce lié à la voiture est-il condamné à la laideur ? Nombre de nouvelles zones d'activités deviennent de grande qualité, pourquoi pas les entrées de villes ? Les élus auraient-ils peur qu'en leur imposant un projet urbain les enseignes aillent s'installer chez le voisin ? La bonne volonté et l'esprit de dialogue restent à promouvoir. Le problème ne se régle ni par des études méthodologiques ni par des règlements, mais par l'exemplarité de bons projets, portés par tous les acteurs concernés. Volontaires à rechercher d'urgence !



Interview

Mireille Ferri est vice-présidente chargée de l'Aménagement du territoire et de l'Égalité territoriale, des Contrats régionaux et ruraux au conseil régional d'Île-de-France.

Depuis 2004, elle développe une vision prospective de l'Île-de-France à l'horizon 2030, traduit dans le schéma directeur de la Région Île-de-France adopté par le conseil régional en septembre 2008. Aujourd'hui, un consensus se dégage autour du fait que la ville de demain repose sur les objectifs réciproques de compacité et de qualité urbaine. Afin de promouvoir cette ville compacte, la Région Île-de-France développe plusieurs démarches pour trouver des outils efficaces permettant sa mise en œuvre.

La compacité : un enjeu territorial régional

Les Cahiers – Quelles démarches la Région développe-t-elle pour promouvoir la ville compacte ?

Mireille Ferri – Le schéma directeur d'Île-de-France (Sdrif) a pour objet d'organiser l'espace francilien, de manière à ce que chacun vive le mieux possible et que la région reste attractive et dynamique. Cela suppose que les problématiques de logement, d'emploi, de mobilité au sens large soient prises en considération pour répondre à la question suivante : comment occuper l'espace pour que l'Île-de-France ait la puissance et la qualité suffisantes à l'échelle du monde et à l'échelle des habitants ? La qualité du territoire doit aller dans le sens d'un meilleur équilibre entre les territoires. La question des mobilités est donc centrale : en termes de mobilité résidentielle, on ne vit plus dans une seule famille ni dans un seul lieu toute sa vie. La taille de la famille varie et les besoins sont différents selon les âges. L'éloignement ou le manque de mobilité sont les nouveaux marqueurs des inégalités sociales. De ce fait, l'étalement urbain est condamné et ce d'autant plus qu'il est consommateur d'espace et d'énergie. De manière positive, la ville compacte est la solution aux questions économiques, sociales, sociétales et environnementales du XXI^e siècle.

La ville compacte consiste à créer les conditions pour que se réalisent, dans un rapport de proximité, des logements, des emplois, des services, mais aussi des espaces de respiration et de loisirs. Encore faut-il que cette ville compacte soit acceptable et désirable. Pour cela, elle doit obéir à des formes nouvelles, penser différemment ses fonctionnements. C'est pourquoi la ville compacte est au cœur du schéma directeur. Cette qualité repose sur l'idée qu'à l'intérieur des logements, on veille à l'intimité et au respect de l'espace privé. À l'inverse, la rue doit être le lieu de la mixité sociale des modes de locomotion et de l'accès aux commerces, à l'école, au sport et aux différents services où les populations se brassent. L'espace public doit être au carrefour de la ville. La mixité fonctionnelle en est aussi une des clés : la transformation de la ville doit intégrer les fonctions résidentielles mais aussi productives. Pour aller dans le sens d'une ville plus compacte, le Sdrif a introduit deux catégories d'espaces : les espaces d'urbanisation préférentielle et les espaces urbains déjà constitués qu'il faut rendre plus compacts et organi-

ser différemment. Rendre la ville plus compacte, c'est l'améliorer en y construisant les logements qu'elle n'a pas en quantité suffisante, les activités pour lesquelles elle n'a pas réservé d'espaces, les réseaux, les infrastructures qu'elle n'a pas aujourd'hui, les services qu'elle ne propose pas encore et les espaces verts, qu'elle n'offre pas en nombre suffisant.

L. C. – Des *workshops* de création urbaine ont été lancés par la Région. Que ressort-il de cet exercice ?

M. F. – Il est difficile d'illustrer avec des exemples franciliens ce discours sur la capacité de la ville de se régénérer en produisant plus de logements, d'activités, de services, de mobilité, d'espaces verts. Les exemples les plus intéressants sont plutôt en Angleterre, en Suède ou en Allemagne. Nous avons tout d'abord proposé aux élus franciliens des voyages à l'étranger. Mais il nous a aussi semblé intéressant d'interpeller les écoles d'architecture, les universités, les écoles des Ponts et Chaussées, de Sciences Politiques, du Paysage pour leur demander comment ils imaginaient les possibilités de mutations d'un quartier existant vers un quartier durable du XXI^e siècle. Les étudiants ont fait des projections à 2030-2050, parfois un peu baroques mais toujours ouvertes et imaginatives. La restitution finale a donné lieu à une exposition en décembre puis à la publication d'un ouvrage⁽¹⁾. L'exercice a montré qu'il est indispensable de bâtir un récit politique pour parler de la ville

de demain. Le débat politique doit se réapproprier la question de la ville comme question centrale de la société, car le XXI^e siècle sera entièrement fondé sur le fait urbain. Or, le « vivre ensemble » dans la ville de demain peut prendre des formes multiples et la réflexion à mener, les arbitrages à faire ne sont pas seulement d'ordre technique. Les étudiants se sont appropriés l'idée de la nécessité d'une ville intense et ont pris en considération qu'en 2050 l'accès aux hydrocarbures sera assuré différemment. De la même manière, la mixité des fonctions a été parfaitement intégrée.

Lorsque l'exercice du Sdrif a débuté, une des obsessions était de redéfinir l'imaginaire urbain

(1) *Île-de-France 2030 - Futurs possibles*, éditions Dominique Carré, 2008.

de manière positive. Or je suis inquiète de constater qu'il y a très peu d'utopies urbaines. La question d'un imaginaire urbain nouveau a du mal à émerger, même au travers de ces *workshops*. Du côté des urbanistes, on ne trouve pas, non plus, de récit de la ville du XXI^e siècle qui soit positif et créatif. Le débat sur le Grand Paris a montré que l'essence de la ville réside dans le conflit des échelles : la mobilité au sein d'un quartier avec vélos, rollers et piétons ne fonctionne pas à l'échelle d'une ville où il faut faire passer des marchandises. Or, aujourd'hui, les projets européens de quartiers durables ont souvent une entrée monofonctionnelle. Je ne connais pas de lieu qui ait pensé «le vivre ensemble» comme faisant partie d'un seul tout.

L. C. – Quel est l'objectif de l'appel à projets « nouveaux quartiers urbains » ?

M. F. – La Région souhaitait faciliter les mises en œuvre opérationnelles dans les espaces de densification préférentielle identifiés dans le Sdrif. Dans le cadre du contrat de projets 2007-2013, nous avons introduit un dispositif qui s'appelle « nouveaux quartiers urbains » qui permet à la Région et à l'État d'apporter une aide financière à l'aménagement d'un nouveau quartier dans le cadre d'un appel à projets. Un cahier des charges définit les critères d'éligibilité : la quantité de logements à construire, la manière de vivre ensemble et la mixité sociale, l'accès à l'emploi et à la formation, les services, la performance énergétique, la gestion de l'eau, le lien avec l'urbain existant, la mobilité collective, les espaces de loisirs, verts ou de respiration. Nous partons de l'hypothèse que si la ville offre une proximité logements-emplois-services, si elle organise de manière intelligente sa mobilité collective, si les bâtiments sont sobres en énergie et bien construits, alors elle sera économe. Enfin, il nous a semblé que la clé résidait dans l'envie de vivre dans cette ville et donc que la participation des habitants au projet et à la gestion de ce quartier est essentielle. Une enveloppe de 60 millions d'euros se répartit entre des aides à l'ingénierie et des aides opérationnelles.

En amont, des quartiers prototypes faisant l'objet de projets ont permis de tester comment ils pouvaient évoluer pour répondre aux critères. Il a été étudié combien de logements supplémentaires pouvaient être construits avec des crédits complémentaires, comment optimiser les consommations énergétiques, comment repenser la mobilité, comment implanter des emplois plus nombreux, etc. Six quartiers prototypes de différentes natures ont permis de préparer le cahier des charges : un quartier inscrit dans la zone de bruit de Roissy (Louvres-

Puiseux), la transformation d'une ancienne pépinière (Brétigny-sur-Orge), le réaménagement de docks (Saint-Ouen), la transformation d'anciens entrepôts (L'Île-Saint-Denis), la construction de logements en bourgs et hameaux (La Ferté-sous-Jouarre), la rénovation d'un quartier de gare (Sceaux).

L. C. – Quel est, pour vous, le message essentiel à retenir ?

M. F. – Il faut changer les logiques de la ville. Si vous jouez à SimCity, vous ne tarderez pas à découvrir que certaines stratégies sont gagnantes, et que d'autres vous font systématiquement perdre. Construisez massivement des réseaux de transports collectifs (ou limitez l'usage de l'automobile !), portez l'effort prioritairement sur l'éducation ou la culture (ou freinez la surexploitation des ressources !) : vous ne tarderez pas à voir votre organisation territoriale se fissurer. Parce que le jeu de construction est fondé sur une logique implacable, sur un mode de fonctionnement urbain qu'il vous faut respecter (ou perdre !). Derrière les règles, derrière les logiques, la vision implicite s'appelle le projet politique. Face aux mutations qui s'annoncent, c'est à l'ensemble de notre société qu'il appartient de se réappropriier les logiques de la construction de la ville, de les mettre en débat et de bâtir de nouveaux modèles de vie, de nouvelles utopies sociales, de nouveaux récits de l'urbanité.

Propos recueillis par Amélie Darley et Gwénaëlle Zunino

Un dispositif de tiers investisseur pour promouvoir la qualité urbaine

La Région est en train de tester avec la Caisse des dépôts et consignations un dispositif de tiers investisseur pour des constructions performantes en matière de consommation énergétique. La commune qui prévoit de construire un bâtiment ou un quartier qui coûterait 100 et fait le choix de construire de manière particulièrement vertueuse, verra la construction lui coûter 130. Mais si, dans les dix ans, ce bâtiment ou ce quartier ne coûte en fonctionnement que 10 au lieu de coûter 13 tous les ans. Au bout de dix ans, les 30 % supplémentaires investis à la construction sont rentabilisés. Mais encore faut-il que la commune dispose de ces fonds supplémentaires à la construction. La collectivité pourrait se tourner vers un tiers qui apporterait le financement supplémentaire et qui ensuite se rémunérerait sur les économies réalisées. Cela semble simple, mais suppose de convenir d'un mode de calcul du différentiel et des indicateurs. Un groupe de travail teste actuellement des dispositifs de mise en œuvre.



La Région fait la promotion de son schéma directeur.



A. Darley/AU idf

Interview

Bernard Romain est directeur de l'établissement public de gestion du quartier d'affaires de la Défense (EPGD).

Né dans un contexte économique difficile, le quartier du Faubourg de l'Arche à Courbevoie est, aujourd'hui, réputé pour sa densité et son animation urbaine. Quels ingrédients confèrent à ce quartier un tel succès ? Pour répondre à cette question, nous avons interrogé Bernard Romain, qui a piloté la fin de l'aménagement du quartier, lorsqu'il était directeur de la société d'économie mixte Courbevoie Danton (Semcodan) de 2004 à 2008.

Faire de la densité un atout de valorisation

Les Cahiers – Pourquoi a-t-on fait le choix de la compacité dans le quartier du Faubourg de l'Arche ?

Bernard Romain – Dans le cas du Faubourg de l'Arche, la compacité était un moyen d'optimiser le foncier. Dans le cadre d'un foncier contraint et restreint, la compacité permettait, pour autant qu'on le fasse bien, de dégager des espaces publics généreux. Les espaces publics, ce sont les voiries et les trottoirs qui contribuent, par leur traitement, à créer une ambiance urbaine, ce sont également les mails, les parcs et les jardins, mais aussi l'espace privatif que chacun peut s'approprier du regard. L'opération du Faubourg de l'Arche a été initiée en 1987.

L. C. – Quel a été le parti pris en matière d'urbanisme ?

B. R. – Un des partis retenus, dès l'origine, et qui a transcendé la crise immobilière de 1992, était celui d'une organisation urbaine inspirée de la ville classique. Sans être dogmatique, en site relativement dense, ce qui semble le mieux fonctionner, c'est la ville avec une trame urbaine orthogonale, une implantation des immeubles en front de rue et des îlots de l'ordre de 100 mètres. Ces éléments donnent une lecture et des repères simples, porteurs d'un sentiment de sérénité. Par ailleurs, le gabarit des bâtiments a fait l'objet d'une importante réflexion. En raison de la crise immobilière du début des années 1990, il a été nécessaire de densifier le programme par rapport à celui fixé par le cahier des charges de la collectivité locale. Dans un contexte de marché moins favorable, il a fallu compenser les engagements fonciers et financiers, pris au début de l'opération, par une densification et une hausse des droits à construire du programme de logements.

L. C. – La densité était-elle voulue ?

B. R. – À l'origine, cette densité était davantage subie que voulue. Aujourd'hui, les habitants la vivent bien. Le quartier affichait en 2008 les valeurs immobilières en accession les plus élevées de Courbevoie, les bailleurs sociaux (dont les programmes représentent 35 % du parc de logements) n'ayant pour leur part aucune difficulté à attribuer ces logements. Dans le cas du Faubourg de l'Arche, l'aménageur, la ville et l'architecte urbaniste avaient conscience que la densité devait se traduire par une qualité de

traitement des espaces urbains. En contrepartie de cette « surdensité » accordée aux promoteurs, Bernard Lamy, architecte en chef de la Zac, a imaginé des prescriptions architecturales exigeantes, qui permettent un traitement différencié de la tête et du pied de la construction, avec des sommets voulus différents du corps du bâtiment pour pouvoir en alléger l'aspect massif. Les villas sur le toit, en recul par rapport au corps du bâtiment, permettent ainsi, à l'échelle du piéton, d'éviter tout effet oppressant, tout en dégagant des appartements de très grande qualité dans les parties sommitales. Les exigences ont également porté sur le traitement des pieds d'immeubles, imposant des matériaux nobles en rez-de-chaussée et premier étage, qu'il s'agisse de programmes d'accession ou de locatifs sociaux. Là encore, à l'échelle du piéton, cela donne un aspect noble et présente un intérêt incontestable en matière de gestion urbaine par leur facilité d'entretien. Enfin, l'exigence a également porté sur le traitement des espaces publics par l'utilisation, là aussi, de matériaux nobles et la plantation de plus de 1 500 arbres. Bernard Lamy et Roland Castro ont travaillé de concert, à l'origine du projet, à la conception des espaces publics. Chacun de ces espaces publics a été traité spécifiquement et thématiquement avec des tilleuls, des lilas d'Espagne, des allées de pins, créant ainsi des lieux clairement identifiés avec de petites cours intérieures. D'autres lieux sont marqués par la présence prépondérante du minéral, mais, aujourd'hui, la ville n'exclut pas d'y réintervenir par du fleurissement.

» Incontestablement, la densité contribue à l'animation du quartier. «

L. C. – Quels atouts cette densité confère-t-elle au quartier ?

B. R. – Incontestablement, la densité contribue à l'animation du quartier. Aujourd'hui, avec ses 13 000 habitants, le quartier est plurifonctionnel, plurigénérationnel et bénéficie d'une réelle mixité sociale. Les hasards de la programmation, parfois, mais aussi les choix délibérés dans la disposition des lieux font que, par exemple, une cour d'école donne sur une petite sente ouvrant sur la cour d'une maison de retraite. Cette rencontre crée une animation aussi sympathique qu'inattendue. Autour du parvis de l'université Léonard de Vinci, la très grande proximité entre les commerces, les immeubles de logements, les immeubles de bureaux et l'université constitue un ensemble urbain par-

faitement cohérent. Ces combinaisons créent des lieux qui sont au carrefour des besoins du salarié, de l'étudiant et de l'habitant. Enfin, l'avantage de cette densité, c'est aussi qu'un quartier de cette importance bénéficie de nombreux équipements de proximité (haltes-gardiennes, crèches, écoles maternelles...). L'accueil d'une population de 13000 habitants obligeait à créer une telle offre d'équipements et le retour de cycles immobiliers vertueux a permis à l'opération de financer la totalité du programme des équipements publics ainsi que le foncier pour la construction du collège par le département.

L. C. – Quelles sont les difficultés inhérentes à cette densité ?

B. R. – La première difficulté concerne le gestionnaire urbain. La densité impose une gestion de proximité extrêmement exigeante pour la ville. C'est un territoire qui n'accepte pas « l'à peu près » et exige propreté et vigilance contre toutes dégradations. Des relais de quartier créés durant la réalisation de l'opération ont été pérennisés et contribuent à la qualité de cette gestion urbaine.

Le développement de commerces de proximité est une des insatisfactions constatées aujourd'hui. C'est une des plus grandes difficultés rencontrées dans la création d'un nouveau quartier. À l'origine du projet, beaucoup d'espaces étaient affectés au commerce. Dans un premier temps, le commerce ne s'est pas implanté, faute d'une population suffisante. De plus, les grandes enseignes ont craint la proximité de la Défense et de son centre commercial. Puis les rez-de-chaussée commerciaux ont été vendus par les promoteurs ou mis à disposition de la ville pour des équipements. Mais cette réalité fait aussi que les équipements publics sont remarquablement situés, au détriment des activités commerciales, plutôt situées à l'extérieur du quartier. La ville réfléchit toujours à un projet de marché nocturne qui serait installé à l'arrière de l'université, dont la façade tourne actuellement le dos au quartier, susceptible de créer ainsi une animation éphémère. Susciter un sentiment d'appartenance dans un quartier neuf est aussi une chose difficile. La ville s'est employée à ce que les habitants ne soient pas tournés seulement vers Paris et la Défense, mais aussi vers Courbevoie. Peu à peu, les habitants développent un sentiment d'appartenance au territoire et, finalement, s'intéressent à la vie locale. Les associations sportives et culturelles y sont très actives, mais cela a demandé du temps.

Enfin, la question du lien avec l'environnement

urbain immédiat pose la question de l'accessibilité et des déplacements entre le quartier et ce qui l'entoure. En premier lieu, le quartier a bénéficié d'une desserte de bus très active. La ville s'est battue pour obtenir qu'une ligne de bus, la ligne 73, transite par le quartier. La ville avait également mis en place un système de navette, le Curviabus, qui traversait également le quartier. Puis, en 1996, l'idée d'un tramway est née. Il est aujourd'hui en cours de réalisation. Le franchissement du boulevard circulaire par la création d'une dalle permettant d'accéder à la Défense aura longtemps fait défaut, mais maintenant elle existe et permet un accès aisé aux RER et métro.

» La densité impose une gestion de proximité extrêmement exigeante pour la ville. «

Propos recueillis par Amélie Darley et Gwénaëlle Zunino



A. Darley/AU tdf

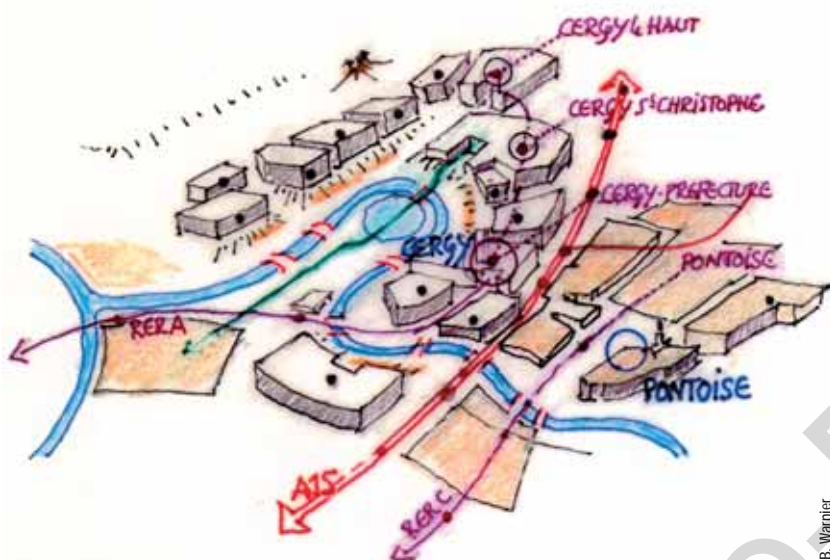
L'animation urbaine et la qualité des espaces publics permettent de faire accepter une forte densité.



A. Darley/AU tdf

Les tribulations des centralités dans les nouvelles urbanisations

Bertrand Warnier
Animateur des ateliers
de maîtrise d'œuvre
urbaine de Cergy-Pontoise



La ville nouvelle de Cergy-Pontoise a été conçue comme l'emboîtement de trois échelles: les centres de quartier, les centres-gares, le nouveau centre urbain.

L'organisation des centralités à Cergy-Pontoise a été influencée par les logiques commerciales et les différents choix politiques.

L'organisation des centralités à Cergy-Pontoise

La ville nouvelle de Cergy-Pontoise a été conçue comme un nouveau centre-ville autour duquel le reste de la ville viendrait s'organiser selon un système de « poupées russes ». Il a été pensé comme l'emboîtement de trois échelles: les centres de quartiers, les centres-gares et le nouveau centre urbain qui devait être relié au centre historique de Pontoise. Ce nouveau centre urbain devait constituer le cœur d'une agglomération prévue pour accueillir jusqu'à 250 000 habitants. Dans sa conception, il devait s'organiser autour d'équipements suffisamment conséquents. Servant d'amorce de centralité, la préfecture fut pensée comme une « préfecture drugstore » c'est-à-dire un espace complètement ouvert et faisant partie intégrante de l'espace public. Se sont ajoutés ensuite une piscine, une patinoire et un parc. Pour des raisons de sécurité, le bâtiment de la préfecture a finalement été coupé de l'espace public. Puis l'implantation du centre commercial des Trois Fontaines au nord de la dalle est venue supplanter la préfecture dans son rôle de centralité, imposant son mode d'organisation au reste du centre urbain. Dans les années 1970, l'arrivée du RER A, ajoutée à des opportunités telles que l'implantation de l'Essec ont permis d'asseoir

En s'appuyant sur l'exemple de l'ancienne ville nouvelle de Cergy-Pontoise, Bertrand Warnier nous livre un regard rétrospectif sur la manière dont une organisation urbaine évolue au gré des logiques économiques et des choix politiques successifs. S'inscrivant dans un projet urbain en constante transformation, il donne des clés pour faire des développements commerciaux le levier d'une animation urbaine réinventée.

cette centralité naissante sans réussir à faire de l'espace public central un véritable lieu d'animation urbaine et de mise en relation entre les services administratifs, les commerces, les lieux d'enseignement, les équipements de loisirs et les logements. Cette organisation urbaine structurée en trois niveaux de centralités s'est fondée sur des ratios mécaniques qui définissaient le nombre de logements et la taille des surfaces commerciales selon le niveau de centralité. Mais cette programmation des commerces dépendait fortement de la capacité de l'aménageur de trouver des candidats commerçants. Pour l'établissement public, l'implantation de commerces et l'équilibre entre les enseignes étant un enjeu fort, une structure interne a été constituée pour assurer le suivi et la maîtrise des implantations commerciales. Malgré la mobilisation des pouvoirs publics et les moyens mis en œuvre, le contexte économique fut loin de pouvoir permettre la réalisation de rues avec des alignements commerciaux tel qu'il était prévu d'en créer entre la préfecture et le centre commercial. À cela, se sont ajoutés des blocages politiques qui n'ont pas permis de faire le lien entre le nouveau centre urbain et le centre historique de Pontoise. Dans le même temps, des implantations commerciales se sont développées à Osny, le long de l'A15, sans que l'établissement public puisse véritablement réguler la situation. Le schéma théorique d'origine a donc subi des adaptations permanentes au cours du temps, qui sont parfois allées à l'encontre des choix urbanistiques initiaux. En ce qui

concerne l'organisation spatiale, les centres de quartiers, au lieu de se situer aux carrefours de voies piétonnes, se sont ouverts sur les boulevards circulaires. Les grandes enseignes ont exploité les positions « stratégiques » (échangeurs routiers notamment) en multipliant les implantations concurrentes. Près d'un demi-siècle après sa création, d'autres centralités se sont développées, répondant à des logiques économiques et des choix politiques divergents. Faut-il considérer cela comme un échec ou bien tout simplement admettre que le rôle de l'établissement public et de la communauté d'agglomération aujourd'hui est, justement, d'adapter le projet à l'évolution du contexte.

Savoir s'adapter aux logiques commerciales

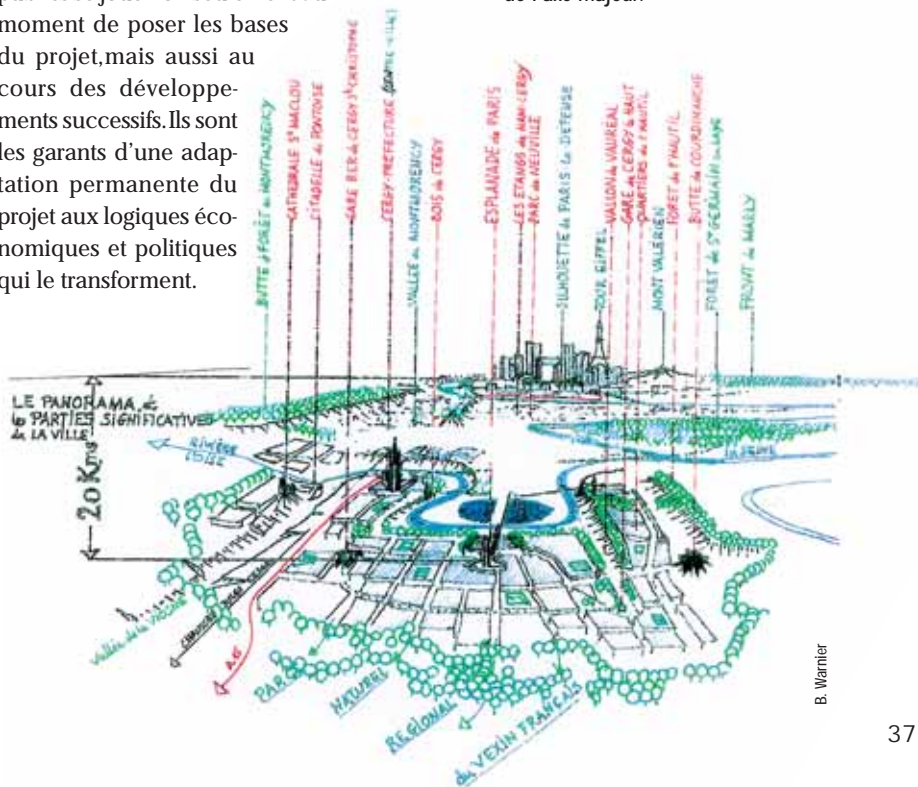
Aujourd'hui, alors que les réflexions sur la centralité à Cergy-Pontoise reprennent, notamment autour de la requalification du centre commercial des Trois Fontaines. Le constat montre que la ville s'organise principalement entre les grandes surfaces commerciales. Un cabotage à « géométrie variable » s'organise autour de l'A15, qui est, en quelque sorte, devenue la rue commerçante. À Cergy-Pontoise, repenser la centralité, c'est s'interroger sur la place que l'on souhaite désormais donner à ces développements commerciaux.

La question de leur intégration dans l'organisation urbaine est une problématique générale à toutes les villes du monde, où elle trouve des réponses diverses. Dans les villes asiatiques, les développements commerciaux sont parfaitement intégrés aux villes et constituent un véritable élément d'urbanité. À Bangkok, les développements commerciaux ont suivi l'évolution verticale de la ville, où le dynamisme du boutique s'agglomère spontanément aux grandes surfaces commerciales. Aujourd'hui, les galeries aériennes qui se développent sont les nouveaux lieux de conquête de cette animation urbaine fondée sur le commerce. À l'inverse, à Vienne, toutes les grandes surfaces commerciales de la capitale sont exclues du centre et concentrées au sud de l'agglomération. L'armature commerciale en dehors de ce périmètre se compose de supérettes de quartier. Ces deux visions très différentes montrent l'apport des développements commerciaux à l'urbanité de la ville. Aujourd'hui, Cergy-Pontoise est marquée par une centralité élargie aux surfaces commerciales qui s'échelonnent sur 20 km. À ces centralités commerciales, s'ajoutent d'autres lieux d'animations à l'écart du centre urbain : Port-Cergy, avec ses restaurants au bord de l'eau et ses bateaux, et des lieux culturels comme les théâtres ou les festivals, qui prennent de l'ampleur.

Or, il plane sur cette organisation urbaine de nombreuses incertitudes. Norderstedt (Allemagne) est une ville nouvelle de la génération de Cergy-Pontoise qui a fait l'objet par un investisseur privé, d'une modernisation complète de son centre-ville fondée sur une réouverture des dalles, une réorganisation du stationnement et de la gare et une ouverture du centre commercial comme lieu public appartenant à la ville à toute heure de la journée. Cet exemple de centralité réinventée montre l'intérêt de réinvestir un centre qui ne fonctionne pas en l'abordant dans une réflexion qui dépasse les limites strictes de l'agglomération. À Cergy-Pontoise, les pouvoirs publics doivent s'emparer de cette mission. Et si l'incertitude qui plane aujourd'hui sur l'organisation urbaine était l'occasion de repenser les échelles de centralité et d'imaginer une nouvelle échelle de composition urbaine à la mesure de l'axe majeur? Renouer avec un plan à l'échelle régionale pourrait être une manière de parler autrement d'urbanité. La requalification du centre commercial et la transformation de la caserne Bossue sont l'occasion de tisser le lien jamais noué avec le centre historique de Pontoise pour donner au centre urbain une envergure régionale, qui reste conditionnée par le raccordement au réseau majeur des transports collectifs régionaux, et ainsi proposer une réelle alternative à la desserte routière.

Toute nouvelle urbanisation nécessite patience, suivi et adaptation du projet dans le temps. De ce regard rétrospectif sur les tribulations des centralités dans la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, retenons que le rôle des pouvoirs publics se joue non seulement au moment de poser les bases du projet, mais aussi au cours des développements successifs. Ils sont les garants d'une adaptation permanente du projet aux logiques économiques et politiques qui le transforment.

Imaginer une nouvelle échelle de composition urbaine à la mesure de l'axe majeur.



B. Warnier

Des tours en débat

Jean-Pierre Palisse
IAU île-de-France



Des villes comme Vancouver démontrent que la grande hauteur peut se concilier avec une ville ouverte, attractive et vivante.

De Babel à Dubaï, la tour est un objet architectural et (parfois) urbain qui a une très longue histoire. Elle est dans la ville un symbole de pouvoir et de domination, dont la destruction peut être un message aussi fort que la construction, comme ce fut le cas le 11 septembre 2001 à New York. Après avoir été durant un millénaire l'expression des pouvoirs féodaux, communaux ou religieux, depuis le début du xx^e siècle, elle est essentiellement celle du pouvoir financier, malgré quelques gestes politiques à Moscou ou à Brasilia et quelques tentatives dans le champ de l'habitat social.

De quoi parlons-nous ?

La tour, « bâtiment nettement plus haut que large » selon le dictionnaire, peut prendre des formes et des fonctions très diverses comme la tour Saint-Jacques ou la tour Eiffel. Ce qui est en débat aujourd'hui c'est l'immeuble de grande hauteur (IGH)⁽¹⁾. Les récents projets franciliens culminent aux environs de 300 mètres, limite fixée par les servitudes aériennes, mais la course à la hauteur continue dans le monde : la tour Burj Dubaï en cours d'achèvement dépasse les 800 mètres.

Pour beaucoup de Franciliens, ces tours sont synonymes de concentration humaine et d'anonymat. Les réalisations lancées dans les années 1960 (tour Montparnasse, quartier Italie, etc.), en rupture avec la tradition urbaine parisienne, mal intégrées au tissu urbain et de médiocre qualité, ont largement contribué à cette image négative, même s'il existe des Franciliens qui

Après trente ans de rejet, les projets de tours se multiplient dans l'agglomération parisienne : constructions de tours neuves à la Défense, projets de tours de bureaux dans le Val de Seine, lancement par la ville de Paris d'ateliers pour la construction de tours sur six portes parisiennes. Est-ce un effet de mode ou une réponse adaptée à un besoin urbain contemporain ? Grande hauteur et qualité urbaine : est-ce compatible et à quelles conditions ?

apprécient de vivre ou de travailler au-dessus de la ville. Dans ces conditions, pourquoi remettre en question le *statu quo* établi dans les années 1970 qui a tendu un velum au-dessus de Paris⁽²⁾ et sur presque toute l'agglomération parisienne ? La compétition internationale des métropoles est évidemment à l'origine de cette interrogation. La centaine de projets de grande hauteur présentés au dernier Mipim⁽³⁾ en vue d'attirer les investisseurs vers les grandes villes mondiales ne peut laisser indifférent : l'Île-de-France peut-elle refuser d'entrer dans cette course sans se mettre en marge du développement économique mondial, sans perdre son rang international et sans paraître figée dans son passé ?

La tour, une solution pour une ville durable ?

Trois types d'arguments conduisent les métropoles à construire en grande hauteur : la rentabilisation du foncier, l'organisation des déplacements et l'image métropolitaine. Construire en grande hauteur est d'abord un choix économique qui permet de construire des surfaces

(1) Un immeuble de grande hauteur (IGH), selon la définition réglementaire, est un immeuble dont le plancher du dernier niveau est situé à plus de 50 mètres par rapport au niveau du sol, s'il s'agit d'habitation, et à plus de 28 mètres pour les autres usages. Un immeuble de très grande hauteur dépasse les 200 mètres.

(2) Le PLU de Paris indique une hauteur maximum de 31/37 m et de 18/25 m dans les quartiers centraux.

(3) Le marché international des professionnels de l'immobilier (Mipim) est un forum qui réunit chaque année les professionnels de l'immobilier autour de débats et de présentation de leurs projets.

importantes en consommant un minimum de sol. L'objectif est de fortement densifier un foncier très rare, très cher ou très coûteux à aménager, la grande hauteur permettant de multiplier la surface utile. Les tours sont aussi une solution architecturale pour réaliser dans de bonnes conditions des produits immobiliers recherchés par les entreprises et les investisseurs. C'est également un choix environnemental. En effet, en se prêtant à de très fortes densités, il peut être moins consommateur d'espaces ouverts, renforçant la compacité urbaine et permettant, en corollaire, de préserver la trame verte. Surtout, il peut favoriser l'usage des transports en commun en concentrant les fonctions génératrices de déplacements au-dessus ou dans le voisinage immédiat des pôles d'échange. Enfin, la tour est un message de modernité, de richesse et de savoir-faire. Symbole de la métropole mondialisée, elle affiche sa puissance économique. Concentré de technologie et de design, elle est une vitrine de son ambition et de sa capacité d'investissement ou d'innovation. Ces arguments appellent cependant des interrogations face à la surenchère manifeste des projets métropolitains. Le gain de charge foncière compense-t-il les coûts de construction et de fonctionnement élevés? La polarisation des échanges ne peut-elle conduire à la congestion des flux? La multiplication des tours ne les rend-elle pas banales? En d'autres termes, aujourd'hui, sait-on construire des tours durables dans une ville durable? Dans les quartiers qui font l'objet d'une convention avec l'Anru⁽⁴⁾, la destruction de tours est devenue un acte sacrificiel destiné à exorciser les tares urbaines originelles des grands ensembles d'habitat social. Cette destruction, fortement symbolique, a aussi des motivations objectives qui nous montrent la nature et les conséquences d'un urbanisme non durable avec: au plan économique, un vieillissement prématuré du bâti et des charges de fonctionnement très lourdes; au plan social, des processus de déqualification, d'exclusion et de précarisation des habitants; au plan environnemental, des consommations énergétiques et une empreinte écologique excessives.

Quelle durabilité environnementale ?

La première condition de durabilité des tours est évidemment environnementale. Cette question fait aujourd'hui l'objet d'une grande attention de la part des promoteurs qui ont compris l'importance de l'argument en termes d'économie et d'acceptabilité sociale. De ce point de vue, les progrès sont considérables. À la Défense, par exemple, les projets d'immeubles de grande hauteur de la dernière génération visent des charges énergétiques



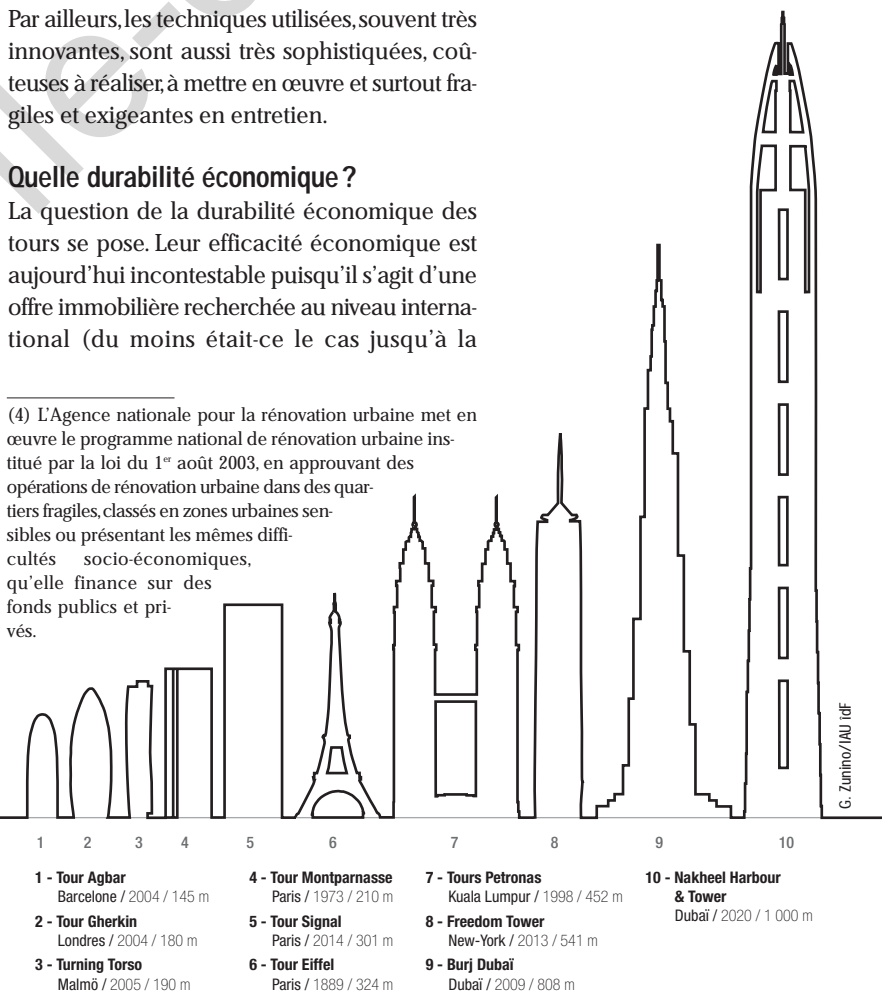
de 120 kWh/m²/an contre 400 kWh/m²/an pour les tours de la première généra-

tion. Ces résultats sont obtenus par de nombreuses dispositions de génie climatique, jouant sur les formes et les matériaux, sur les systèmes de ventilation, sur l'optimisation de la consommation d'énergie, sur l'exploitation de l'énergie solaire ou éolienne, sur la gestion des eaux, sur la végétalisation, etc. Cependant, bien que «l'énergie grise» consommée pour la construction ne soit pas intégrée dans ce calcul, on est loin de l'objectif de 50 kWh/m²/an proposé par le Grenelle de l'environnement et plus encore des 15 kWh/m²/an d'une *Passivhaus* allemande. Par ailleurs, les techniques utilisées, souvent très innovantes, sont aussi très sophistiquées, coûteuses à réaliser, à mettre en œuvre et surtout fragiles et exigeantes en entretien.

Quelle durabilité économique ?

La question de la durabilité économique des tours se pose. Leur efficacité économique est aujourd'hui incontestable puisqu'il s'agit d'une offre immobilière recherchée au niveau international (du moins était-ce le cas jusqu'à la

(4) L'Agence nationale pour la rénovation urbaine met en œuvre le programme national de rénovation urbaine institué par la loi du 1^{er} août 2003, en approuvant des opérations de rénovation urbaine dans des quartiers fragiles, classés en zones urbaines sensibles ou présentant les mêmes difficultés socio-économiques, qu'elle finance sur des fonds publics et privés.



Projet de tours dans le cadre du plan de renouveau de la Défense (2007-2013).



Le passage à la grande hauteur ne doit pas se faire au prix de l'expulsion vers la périphérie des populations les plus modestes. Centre de Shanghai.

récente crise financière). Elle se place évidemment sur un marché haut de gamme, assez étroit et très concurrentiel. Mais les coûts de construction et les charges de fonctionnement des tours s'élèvent avec leur hauteur. Aux alentours de 50 mètres de hauteur, les coûts de construction dépassent 2 000 €/m² contre 1 500 €/m² pour du bureau ordinaire ; autour de 150 mètres, hauteur considérée comme optimum par les promoteurs-investisseurs, ils dépassent 3 000 €/m² ; au-delà de 200 mètres de hauteur, les coûts s'envolent, atteignant environ 6 500 €/m² pour les 300 mètres de la tour Phare à la Défense. Il en est de même des charges de fonctionnement avec des effets de seuil très marqués. On a montré précédemment que les tours récentes parvenaient à réduire nettement les charges relatives aux consommations énergétiques (froid, chauffage, éclairage). En revanche, il est beaucoup plus difficile de réduire celles liées à la sécurité, à la maintenance et à l'entretien, pour lesquelles l'exigence de qualité est particulièrement forte dans un milieu clos et densément occupé. Il faut également rappeler l'évolution rapide des besoins des entreprises qui appelle des modifications et des améliorations fréquentes de leurs locaux. Certaines sont prévisibles et peuvent être anticipées lors de la construction. D'autres sont totalement imprévisibles et obligent à des travaux d'aménagement lourds pour remettre les tours au goût du jour. L'exemple de la Défense montre que, parmi les tours construites avant 1985, cinq tours sur six ont déjà fait l'objet d'une réhabilitation.

Quelle durabilité sociale ?

Le niveau élevé de ces charges et les coûts de requalification des bâtiments sont parmi les facteurs qui ont contribué à l'image négative des tours d'habitations. Notons que les charges de copropriété des logements situés dans des immeubles de grande hauteur à Paris sont en moyenne deux fois plus importantes que la moyenne parisienne, soit près de 50 €/m²/an contre 24 €/m²/an. Aujourd'hui, des programmes de tours jouent pourtant la diversité et la mixité sociale en associant dans le même immeuble de grande hauteur diverses fonctions (bureaux, commerces, hôtellerie, logements) et en jouant sur la péréquation des charges foncières pour diversifier la nature des logements. Cependant, le niveau élevé des coûts de construction et des charges de fonctionnement limite fortement l'exercice et conduit à nettement privilégier les surfaces immobilières de haut standing. Si, comme c'est le cas à Shanghai, le passage à la grande hauteur se fait au prix de l'expulsion vers la périphérie des populations les plus modestes, on doit s'interroger sur le bénéfice social et environnemental de cette stratégie.

Par ailleurs, les problématiques de sécurité imposent des cloisonnements qui conduisent à une juxtaposition ou un empilement des fonctions et des catégories sociales plutôt qu'à une véritable cohabitation et rendent un peu illusoire la mixité qui est affichée.

La tour dans sa ville

La durabilité des villes n'est pas seulement une question économique, elle dépend aussi de leur qualité urbaine en tant qu'espace de la vie sociale. La construction de tours est-elle compatible avec l'insertion et la cohésion urbaine ? Des villes comme New York ou Vancouver démontrent que la grande hauteur peut se concilier avec une ville ouverte, attractive et vivante, *a contrario* des expériences parisiennes qui, en implantant des tours ou des groupes de tours rompant trop brutalement avec la trame urbaine traditionnelle et faute de solution de continuité, ont constitué des enclaves mal insérées, dont la greffe n'a pas su prendre.

La qualité urbaine de Manhattan vient de l'articulation de ses gratte-ciel avec l'espace public, de la lisibilité de sa trame viaire et de la perméabilité de ses rez-de-chaussée. Inversement, une mauvaise articulation de la tour à son environnement urbain est presque toujours à l'origine de son rejet. La qualité du traitement du pied de la tour, c'est-à-dire son enracinement dans la ville, est un facteur primordial d'intégration urbaine qui impacte l'ensemble du quartier où elle s'implante. Ce traitement peut prendre des formes très différentes selon que la tour est isolée, comme à Montparnasse, associée à d'autres comme dans le quartier d'affaires de la Défense ou banalisée comme à New York, mais il exige toujours un effort exceptionnel dans la conception et la gestion des espaces ouverts au public.

La tour, par nature et par vocation, est un objet architectural très prégnant dans le paysage urbain. Cela est particulièrement vrai en Île-de-France où le site naturel n'offre pas de dénivelé excédant 200 mètres. La butte Montmartre, qui domine Paris, n'est qu'à une centaine de mètres au-dessus de la Seine.

La construction de tours modifie donc considérablement le paysage et la silhouette de la ville. Dans les années 1970, l'apparition aléatoire d'immeubles de grande hauteur dans cette silhouette parisienne a conduit à leur interdiction totale. Aujourd'hui, nul ne souhaite la « bruxellisation » de Paris, c'est-à-dire la poussée de tours au hasard des opportunités foncières et immobilières. Mais faut-il pour autant refuser partout toute construction de grande hauteur ?

La tour, comme gabarit ordinaire de la ville, s'est surtout diffusée au xx^e siècle dans les villes américaines comme New York, dont elle constitue le centre-ville.



Exercice appliqué à la silhouette parisienne

La tour Eiffel est le symbole de Paris, capitale touristique du monde. La tour Montparnasse elle-même, qui n'est pas un modèle de créativité architecturale, a trouvé sa place en signalant l'un des principaux lieux de centralité parisienne. À côté de ces monuments qui jalonnent la ville, la silhouette que constituent les soixante et onze tours de la Défense participe de ce paysage parisien et dialogue avec la butte de l'Étoile, Montmartre ou la montagne Sainte-Geneviève. Elle participe à sa lisibilité, à son identité et signale sa puissance économique. En revanche, multiplier sans précaution des tours conduirait progressivement à enlever toute signification à ces gestes architecturaux et à banaliser le grand paysage de Paris et du cœur de l'Île-de-France. Il y a trois manières d'insérer les tours dans la ville. La plus simple et la plus ancienne est la tour monument. C'est une tour isolée, signalant un des pôles de la ville. Dans cette catégorie, on trouve notamment la Turning Torso à Malmö, la tour Agbar à Barcelone, la tour Swiss Re à Londres.

L'architecture post-moderne, associée aux progrès techniques les plus récents, offre sur ce plan une nouvelle génération de tours monuments, qui relève parfois de l'œuvre sculpturale artistique. Une deuxième manière est d'en faire le gabarit ordinaire de la ville. Une de ses versions historiques est la fameuse ville de San-Gimignano en Toscane, mais elle s'est surtout diffusée au ^{xx}e siècle dans les villes américaines comme Chicago, New York, Sao Paulo, etc. dont elle constitue le centre-ville (*downtown*), puis dans les métropoles asiatiques, Hongkong, Singapour, Shanghai, etc. Elle est plus rare en Europe, où Francfort reste une exception. La troisième manière, plus sophistiquée, est la création d'une grappe de tours formant un quartier d'affaires, à l'exemple de la Défense, de Canary Wharf à Londres ou du projet de Zuidas à Amsterdam.

Il n'est pas question d'en faire le gabarit ordinaire de l'agglomération parisienne, mais les deux autres manières y sont présentes et restent envisageables pour l'avenir. Encore faudrait-il en maîtriser l'usage à l'échelle du grand paysage, ce qui suppose de disposer des outils de simulation permettant d'avoir une vision de l'impact paysager des projets, mais aussi d'un lieu de décision collectif qui évitera la multiplication désordonnée des initiatives communales.

L'immeuble de grande hauteur est donc un ingrédient urbain à utiliser en pensant à la ville et à son usage. Cela doit nous conduire à ne plus le considérer seulement comme un monument d'architecture ou un produit immobilier



Lars Sundström/SicHu

d'exception, mais comme un élément constitutif de la ville qui doit participer à son projet urbain. Au moment où s'agit le débat sur le Grand Paris, n'est-il pas temps de resituer dans une vision partagée de l'armature urbaine et du grand paysage les multiples projets de Paris et des communes qui l'entourent, afin de concevoir une silhouette urbaine séduisante, cohérente et lisible, qui permettra à Paris et à l'Île-de-France de redevenir, comme au début du siècle précédent, un modèle de métropole associant identité, modernité et qualité de vie? Le débat mérite en tout cas d'être poursuivi, approfondi et éclairé, à moins que la tempête financière, qui s'est levée au milieu des tours de Wall Street, ne ramène les métropoles à des ambitions plus modestes!



Bhavik Waik/SicHu

La silhouette urbaine d'une ville est à penser dans sa globalité.

La tour isolée est un véritable repère dans la ville, elle s'apparente à un monument. Tour Turning Torso, Malmö.

Références bibliographiques

- GOUYON Christian, *Un nouveau regard sur les tours, éléments pour un débat public*, DGUHC, février 2007.
- CASTEX Jean, ROUYER Rémy, *Les tours à Paris, bilan et prospective*, APUR, 2003.
- EVO Marie, « La tour, le socle et l'aménagement durable, ou l'épaisseur des tours », in *Travaux* n° 852, mai 2008.
- JUERY Françoise, « Paris, le retour des tours? » in *Le Particulier immobilier* n° 241, avril 2008.
- LE GUELLEC Gurvan, « Tours et immeubles de grande hauteur, les 11 projets de Delanoë », in *Le Nouvel Obs' Paris Ile-de-France* n° 2 246, 22 novembre 2007.
- Dossier Tours, in *Urbanisme* n° 354, mai-juin 2007.
- AUDOUIN Jean, « Mipim : deliriums urbains », in *Traits Urbains* n° 15, mai 2007.
- DAVOINE Gilles, « Vers des quartiers d'affaires durables », in *Le Moniteur* n° 5 389, 9 mars 2007.
- MALAURIE Guillaume, MUTEAUD Gérard, « La bataille des tours », in *Le Nouvel Obs' Paris Ile-de-France* n° 2 166, 11 mai 2006.

Des prescriptions architecturales garantes de qualité urbaine

Amélie Darley
Gwénaëlle Zunino
IAU île-de-France



Les prescriptions architecturales ont permis de donner à l'opération de Bercy une homogénéité urbaine tout en créant une diversité architecturale.

Dans les années 1970, la ville de Paris a défini le secteur de Bercy comme l'un des grands terrains mutables du secteur Seine Sud-Est de Paris et voulait y faire une opération prestigieuse. Les portages politique et financier de la ville, ainsi que la collaboration étroite entre les différents acteurs, ont fait de cette opération un véritable exemple de renouvellement urbain, par une série de démarches innovantes : consultation urbaine, coordination architecturale, travail sur les espaces publics... Dans le quartier de Bercy, un lieu a fait l'objet d'une attention particulière pour son aménagement, celui du front bâti le long du parc. Il est composé de logements dont un tiers est social, un tiers intermédiaire et un tiers en accession. Suite au concours du parc de Bercy et d'une consultation urbaine sur ces logements, un architecte coordonnateur a été choisi pour proposer une approche globale du quartier par la définition de principes architecturaux.

L'architecte coordonnateur, Jean-Pierre Buffi, a proposé un éclatement des îlots et établi des règles précises pour donner une homogénéité urbaine au découpage novateur des îlots. Un cahier des charges réglementait les invariants de composition des îlots : les velums, les principes d'alignement des façades, l'organisation du bâti sur la parcelle...

Ce fut parmi les premières expériences de coordination architecturale en France et, aujourd'hui, ce processus est mis en place dans l'ensemble des projets de grande ampleur. L'objet de cet article est de comprendre comment

Dans le cadre d'une opération d'aménagement, les prescriptions architecturales et paysagères doivent permettre de décliner de manière pertinente le projet urbain jusqu'à la construction. Ces prescriptions doivent fixer un cadre tout en suscitant des expressions architecturales diverses. L'opération de Paris Bercy aura été, à ce titre, exemplaire.

des prescriptions architecturales et paysagères précises ne sont pas des contraintes pour les architectes, mais, au contraire, incitent à la créativité et induisent une richesse architecturale pour l'ensemble des bâtiments.

Cet article a été réalisé à partir d'entretiens auprès de Pierre Micheloni de l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur), de Jean-Pierre Buffi, architecte coordonnateur de l'opération de logements sur le parc de Bercy et d'Isabelle Chlabovitch, architecte associée chez Atelier Lion architecte-urbaniste, maître d'œuvre des bâtiments refends le long de la rue George Gershwin.

Rôle et collaboration des différents acteurs

La ville de Paris avait l'ambition d'un projet prestigieux et a mis tous les moyens en œuvre pour y parvenir.

La qualité architecturale et urbaine de l'opération de logements sur le parc de Bercy résulte essentiellement d'une bonne collaboration entre les acteurs tout au long de l'opération. Les différents acteurs avaient des rôles bien définis :

- l'Apur a élaboré le plan d'aménagement de zone (Paz) et assurait la cohérence globale à l'échelle de la ville ;
- la société d'économie mixte d'aménagement de l'Est parisien (Semaest) était aménageur ;
- Jean-Pierre Buffi assurait la coordination de la partie logements de la zone d'aménagement

Quelques repères historiques

1973 : Schéma directeur du secteur Seine Sud-Est de Paris, qui intègre Bercy comme un des grands terrains mutables.

L'Apur (Atelier parisien d'urbanisme) détermine, secteur par secteur, les grands principes d'aménagement.

1978-1979 : Concours pour le palais omnisports de Bercy + des bureaux + des hôtels et mise en place d'une procédure de lotissement.

1981 : Concours pour le ministère des Finances et constitution de l'établissement public pour le réaliser.

1985 : Création de la zone d'aménagement concerté (Zac) Corbineau-Lachambaudie pour faire des logements.

Première consultation urbaine et coordination architecturale.

1987 : Concours pour le parc de Bercy et deuxième consultation pour la coordination architecturale autour du parc.

1988 : Création de la Zac Bercy.

2006 : Livraison des derniers logements.

concerté (Zac) de Bercy, en premier lieu le front de parc, en déterminant des principes architecturaux à respecter et les règles incitatives ;

- la direction de l'Urbanisme de la ville de Paris délivrait les permis de construire ;
- des architectes et leurs maîtres d'ouvrage ont réalisé les lots.

Des réunions rassemblant l'ensemble des partenaires ont permis d'avoir la même interprétation des principes de qualité urbaine.

Le rôle de l'Apur

L'Apur a déterminé les grands principes d'aménagement du quartier de Bercy dans un Paz. Ce plan d'aménagement était conçu à l'échelle urbaine, en prenant en compte les liaisons avec les quartiers existants. Il intégrait également des considérations architecturales et paysagères. L'espace public était la base du projet et le jardin central était fondamental. Le Paz traduisait la forme urbaine principale, en déterminant les pleins et les vides, les hauteurs, en délimitant l'espace public et l'espace privé et en précisant l'implantation des différents programmes.

Le Paz était accompagné d'un règlement d'aménagement de zone (Raz). Ces deux documents ont servi de base pour réaliser les aménagements et lancer les consultations urbaines.

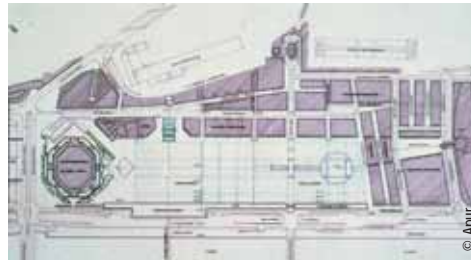
L'objectif de la coordination architecturale était d'interpréter le Paz et de le traduire en termes d'architecture, à travers la faisabilité du projet (quelle constructibilité possible?), à travers le découpage (combien de lots? quelle affectation?), et de proposer des typologies architecturales pour les bâtiments. Le Paz devait être suffisamment souple pour permettre une liberté d'interprétation lors de la consultation préalable à la coordination. Il devait être à la fois très directif pour tenir sur le long terme et permissif pour permettre une interprétation spatiale et fonctionnelle du projet.

Les prescriptions architecturales et paysagères qui ont fait l'originalité de Bercy

L'objectif du projet était de briser le corset traditionnel et de proposer un quartier nouveau à Paris, en échappant à l'image haussmannienne.

Les concepts fondateurs

À partir du principe d'implantation des îlots de l'Apur, le projet consistait à proposer une hiérarchie spatiale et une volumétrie globale pour



les bâtiments, c'est-à-dire à définir l'organisation entre les différents programmes, le rapport avec le parc de Bercy, ainsi que l'accessibilité aux logements et aux parkings.

Les concepts fondateurs étaient :

- le découpage des îlots ;
- la réflexion sur le mode d'habiter (à travers les vues et les espaces extérieurs) ;
- l'introduction d'une échelle globale du territoire à partir du cadre donné par les lignes horizontales (tous les six mètres) ;
- l'ancrage au sol, avec un travail sur l'implantation d'équipements, d'activités et de commerces ;
- l'ancrage au ciel avec la volonté de créer des folies sur les toits.

La structure du projet s'organise autour de quatre intentions :

- concevoir le front de parc en dépassant la seule notion de frontalité pour assurer l'interpénétration entre le quartier et le parc ;
- exprimer les lignes de force du site et du quartier ;
- intégrer les principes d'épaisseur, de transparence, de vues et d'échanges ;
- assurer la cohérence des interventions tout en sauvegardant leurs différences.

Ce cadre se voulait incitatif pour les architectes, dans l'objectif de créer de la diversité et de la richesse architecturales.

Découpage des îlots

Une des idées fondatrices était de fragmenter les îlots sur le parc, afin qu'il s'infilte dans la ville. Le découpage des îlots proposé nécessitait de concevoir d'une manière cohérente les espaces bâtis et non bâtis, ainsi que la rue et la cour. L'espace public devait être conçu et mis en scène. Les îlots sont composés de plusieurs éléments : des refends le long des voies perpendiculaires, des bâtiments cadres sur la rue et des pavillons sur le parc. L'ensemble de ces bâtiments, d'une hauteur homogène de 24 mètres, sont reliés par des liens définis par des prescriptions architecturales.

Le Paz a déterminé les grands principes urbains à travers la définition des pleins, des vides et de l'implantation des différents programmes.

Les coordinations architecturales à Bercy

Pour le quartier de Bercy, quatre architectes coordonnateurs ont été désignés :

- René Verlhac pour la Zac Combineau-Lachambaudie ;
- Jean-Pierre Buffi pour l'ensemble des logements de la Zac Bercy et, notamment, ceux en front de parc ;
- Michel Macary pour l'ensemble commercial et tertiaire du « fond » de Bercy ;
- Muriel Pagès pour les espaces publics en liaison avec la direction de la Voirie et des Déplacements de la ville de Paris.

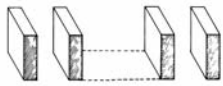
Architectes d'opération du front de parc (maître d'ouvrage)

- Franck Hammoutène
- Chaix et Morel
- Fernando Montes
- Yves Lion
- Ceria et Coupel
- Dusapin & Leclerc
- Christian de Portzamparc
- Henri Ciriani
- Hors Limites Architectures
- Buffi Associés

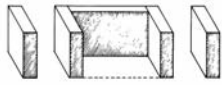
Des règles précises des prescriptions est née une véritable variété architecturale.



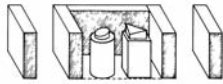
Les refends



Le cadre



Les pavillons



Les liens



Buffi Associés

Les îlots sont composés de plusieurs éléments : des refends le long des voies perpendiculaires, des bâtiments cadres sur la rue et des pavillons sur le parc.

Le découpage des îlots

Les refends : afin d'obtenir une homogénéité dans la composition, de part et d'autre des rues transversales, sont édifiés deux immeubles confiés à un même architecte.

Les pavillons : ce sont des bâtiments isolés, conçus comme des plots, avec un attique particulier.

Ces pavillons offrent une véritable richesse architecturale par leur diversité.

Les cœurs d'îlot : le cœur d'îlot est privatif et devient un jardin privé à usage des habitants, prolongeant le parc au cœur du quartier.

Le concept du projet est de proposer une nouvelle hiérarchie spatiale et une volumétrie globale différente.

Prescriptions réglementaires

La volumétrie a été définie par les prescriptions architecturales. L'alignement par rapport à l'implantation des bâtiments est impératif.

La composition de l'ensemble de la façade sur le parc a été découpée verticalement en trois parties : le soubassement, les étages et l'attique. Cette composition est soulignée par des liens entre les bâtiments d'un îlot, traduits par de profondes loggias filantes, tous les deux niveaux pour créer un rapport d'échelle avec le territoire. Ce découpage en trois parties et les liens horizontaux des balcons filants définissent les lignes structurantes du projet. L'horizontalité, déterminée à la fois par la composition verticale tripartite des pavillons et par les balcons filants, traduit un langage intéressant pour la ville dense.

Les toitures devaient être accessibles sur les pavillons et un traitement architectural particulier des toits était demandé pour accentuer l'effet et le mode d'habiter de l'attique.

La répartition des matériaux entre la pierre et les parties vitrées était imposée pour rythmer les effets de volumes pleins et transparents pour les façades ayant pignon sur le parc.

Certains détails ont été dessinés précisément par l'architecte coordonnateur dans le cahier des charges des bâtiments : les balcons filants, les garde-corps et les séparatifs des balcons filants, le premier étage filant.

Comment un architecte interprète-t-il ces prescriptions ?

Les architectes ont été choisis en fonction de leur conception du dialogue urbain et de leur engagement par rapport à la ville, ce qui a permis d'éviter les conflits entre les différentes réalisations.

L'interprétation des données définies dans le cahier des charges était particulièrement inté-

ressante pour les architectes, car le fait de s'inscrire dans un cadre défini et incitateur mettait encore plus en valeur leurs propres expressions. Il ressort aujourd'hui du projet de Bercy que les règles précises, établies par l'architecte coordonnateur, déterminant les invariants de la composition globale du projet, ont suscité une variété architecturale très riche de la part des architectes maîtres d'œuvre.

De nombreuses séances de travail ont été organisées entre l'architecte coordonnateur, la Semaest, l'Apur, les directions de la Ville et l'ensemble des architectes maîtres d'œuvre avec leurs promoteurs, afin d'assurer la cohérence globale des différents projets à l'échelle de la Zac et de créer un véritable quartier. Ensuite, chaque architecte avait des réunions avec l'équipe de Jean-Pierre Buffi pour vérifier l'application et l'interprétation des prescriptions architecturales. Les prescriptions étant essentiellement définies sur l'extérieur de la volumétrie des îlots, cela permettait d'avoir plus de flexibilité dans le traitement intérieur.

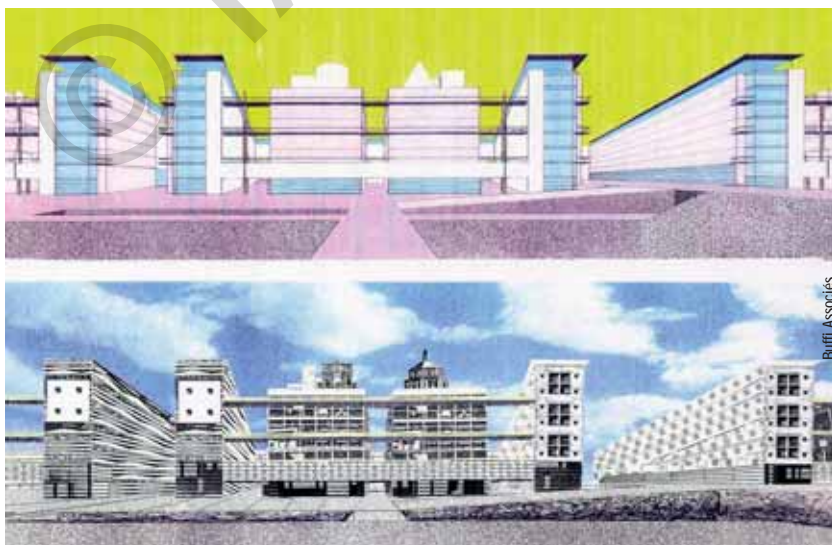
L'intérêt des prescriptions architecturales

La coordination architecturale permet à la fois d'assurer une unité urbaine à travers des formes continues et homogènes, et une variété architecturale dans l'interprétation des prescriptions.

Ce qui est primordial dans la coordination, c'est de traduire dans les prescriptions le rapport entre l'espace public et l'espace privé (le paysage de la rue, de la place ou du jardin, l'usage de l'espace public) et le rapport entre la morphologie du bâti et son contenu. Il est essentiel de dessiner le projet de l'espace public avant les projets de l'espace privé (projeter les vides autant que les pleins).

Bercy, comme le projet Citroën-Cévennes, fut la première opération intégrant une coordination architecturale et urbaine. Depuis, cette procédure est devenue presque naturelle dans la conception de tous projets urbains.

Mais l'intérêt de la coordination architecturale n'en fait pas un modèle systématiquement garant de qualité. La qualité d'un projet réside dans la réflexion sur l'urbain, l'îlot, l'habitabilité, l'architecture et la réalisation, réflexion que l'architecte coordinateur doit savoir traduire et faire passer auprès des architectes maîtres d'œuvre durant tout le projet. L'opération de Bercy était un laboratoire qui a permis de démontrer la mécanique de l'îlot et de la remonter autrement. C'est une des clefs de sa réussite. La volonté politique très forte et le dialogue continu entre les différentes instances ont facilité la réalisation de cette opération.



Buffi Associés

Intégrer la qualité urbaine dans les documents d'urbanisme

Anne Demerlé-Got
Union régionale des CAUE
d'Île-de-France



La construction de soixante logements dans le centre ancien de Carrières-sous-Poissy se fait en continuité des qualités urbaines existantes.

Les CAUE, conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement : accompagnateurs de la qualité urbaine. Croisement de partenaires très différents : élus, services de l'État, bureaux d'études, services instructeurs, habitants, un projet d'urbanisme nécessite le développement d'une culture commune à tous, une des missions des CAUE précisées par la loi sur l'architecture de 1977.

Expliciter la qualité au travers de publications, de journées de formation et de sensibilisation à destination de publics variés, l'organisation de visites ou d'expositions, tel est le travail pédagogique des équipes du réseau des CAUE, essentiel à la lutte contre l'étalement urbain. Au travers de groupes de travail, les CAUE mutualisent des réflexions et publications, concernant plus particulièrement l'élaboration et l'emploi des documents d'urbanisme. Leur cœur de métier réside dans le conseil aux collectivités territoriales et aux particuliers.

Dans l'idéal, la prescription, qui « met l'écriture en avant », devrait prévenir une absence de qualité architecturale, urbaine, paysagère et/ou environnementale. Mais la bonne architecture, le bon paysage ne se décrètent pas. La qualité, tout comme la durabilité refusent de se laisser atteindre par des solutions-types. Seule une démarche globale mise au service d'une vision politique puis traduite dans un règlement permet d'ambitionner une forme de qualité durable pour un territoire. Et si trois temps forts jalonnent, ou devraient jalonner, tout projet urbain – l'analyse du contexte, l'élaboration d'un règlement puis son application –, sa pertinence relève non seulement d'une bonne conduite de ces trois phases, mais tout autant de l'articulation et de la continuité établies entre elles. Confortés par la loi SRU dans leur mission de conseil, les CAUE développent leurs actions auprès des collectivités territoriales dans cette optique de continuité. En Île-de-France, cet accompagnement s'exerce dans la perspective des préconisations du Sdrif et des Scot, mais l'essentiel des missions se déroule à l'échelle communale ou intercommunale, entre amont et aval d'un PLU.

Un projet d'aménagement fondé sur l'analyse du contexte

Face à la complexité des transformations de l'urbain, un cadre est nécessaire à l'appropriation d'un territoire par ses acteurs. S'appuyant sur un diagnostic fin demandant méthodes, temps et moyens, ce cadre s'exprime par un

Aujourd'hui, la plupart des projets opérationnels comptent des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales. De plus en plus de collectivités locales les intègrent également dans le cadre de leur plan local d'urbanisme dans l'objectif de maîtriser l'évolution des formes urbaines sur leur territoire. De quelle manière les conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement accompagnent-ils les communes dans ces démarches ?

PADD⁽¹⁾ dont découlent les articles réglementaires. Centré, comme son nom l'indique, sur la notion de projet, le PADD identifie le site, ses enjeux, ses acteurs et fixe des objectifs. Suffisamment précises pour être opérantes, suffisamment souples pour permettre à des projets inventifs de trouver place, les règles déterminantes portent sur l'implantation des constructions. L'article 6, « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises » et l'article 7, « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives » sont les deux seuls articles obligatoires d'un règlement de PLU. L'article 11 sur l'aspect extérieur des constructions, avec lequel les élus ont souvent, à tort, l'impression qu'ils vont contrôler la physionomie de leur commune, permet, avec une rédaction appropriée, d'autoriser un projet proposant par exemple une architecture contemporaine dialoguant de façon intéressante avec le site. Mais il ne doit pas aller à l'encontre des objectifs de durabilité du PADD, ce qu'il fait pourtant couramment en interdisant les toits-terrasses (donc les toitures végétalisées), la construction en bois ou les dispositifs (solaires, éoliens, etc.) visant une économie des ressources.

(1) PADD : projet d'aménagement et de développement durable.

La nécessité de réglementer autrement...

La loi SRU s'est donnée pour objectif de favoriser la mixité sociale et fonctionnelle et non tel ou tel type d'architecture. Mais les règlements d'urbanisme doivent encore évoluer, pour s'ouvrir à d'autres enjeux sociétaux que le développement de l'automobile et des réseaux.

Bien que la loi soit censée protéger le citoyen, un PLU est la plupart du temps perçu comme une contrainte plutôt que comme une protection. Parfois brandi comme bouclier anti-contentieux, il a souvent été fait trop vite, à partir d'études mal rémunérées ou sans réelle motivation. Puis il peut être mal utilisé, parfois même en contradiction avec les objectifs politiques de la commune. Quantitatif, il fige les choses au lieu d'encadrer des évolutions.

Alors qu'ils sont moteurs de projets de qualité, le sens et la forme du parcellaire ainsi que le relief restent les grands absents d'un PLU. Sur le plan architectural, la multiplication des articles facultatifs a tendance à valoriser des typologies et un vocabulaire sans lien avec le contexte, tandis que la réforme des permis de construire de 2007 a institué de son côté une instruction sur la seule enveloppe des bâtiments, à laquelle on ne saurait réduire l'architecture.

Une meilleure utilisation des outils existants...

Relier l'écriture du règlement au PADD est pour tant possible, si l'on ne se focalise plus sur des valeurs absolues mais sur les relations à entretenir avec l'existant. Une distance d'implantation à la voie sera remplacée par l'intégration dans une bande, ou par le respect d'un pourcentage d'emprise au sol proportionnel à une distance à la voie de desserte, etc. Ce qui peut se représenter par des documents graphiques, souvent plus faciles à appréhender. Passer du découpage fonctionnel à l'évolutivité de l'ensemble d'un territoire demande d'inventer une nouvelle écriture, qui permettra également d'intégrer explicitement des préconisations environnementales.

La loi Paysage de 1993 autorise à préserver des éléments de patrimoine, notion étendue de l'échelle d'un arbre à celle de tout un quartier. Cet outil est intéressant, si et seulement si la finalité de cette préservation est expliquée, c'est-à-dire reliée au projet général de la commune. Des outils discrétionnaires comme les orientations d'aménagement permettent d'ores et déjà d'intégrer une approche centrée sur le projet. Sur un secteur donné, elles rendent l'intérêt public prioritaire sur les mouvements fonciers, et fédèrent ce secteur par des principes qui infléchissent les projets opérationnels sans les interdire ni les définir trop précisément.

De l'élaboration à l'évaluation des documents d'urbanisme

Accompagnant les élus et un bureau d'études, le CAUE peut devenir le garant de la continuité nécessaire au bon déroulement d'une démarche d'urbanisme. La liberté de parole, le recul et les éléments comparatifs dont il dispose enrichissent une connaissance et des convictions qu'il porte tout au long de l'élaboration et de la mise en application d'un PLU.

L'anticipation de l'opérationnel est également essentielle. Dans les plans d'occupation des sols, un grand nombre de zone NA⁽²⁾ se sont révélées inconstructibles en raison de mauvais sols, ou d'un problème de relief sous-estimé. Aujourd'hui, où la priorité doit être accordée à la densification, la faisabilité foncière, technique et économique du règlement nécessite d'être testée préalablement. Par exemple, une étude des opportunités foncières sur l'ensemble de la commune peut nourrir par la suite l'élaboration d'un document d'urbanisme.

L'application de la règle : un accompagnement nécessaire

De par leur profil, les instructeurs des permis de construire n'ont pas la compétence pour juger de la qualité des projets. Une fois le PLU adopté, un accompagnement des opérateurs, promoteurs et particuliers, s'avère nécessaire. Les missions de conseil des CAUE, d'autant plus efficaces qu'elles ont lieu très en amont du dépôt de permis de construire, sont l'occasion de relier le projet de la commune à sa traduction réglementaire. Elles permettent d'expliquer au pétitionnaire en quoi les travaux qu'il envisage participent de l'évolution d'un quartier, et comment des données architecturales, urbanistiques, paysagères ou environnementales peuvent l'enrichir, de lui montrer qu'ils relèvent du bien commun qu'est l'architecture.

Autre forme d'accompagnement dépourvue de valeur prescriptive, les cahiers de recommandations architecturales et paysagères présentent un intérêt pédagogique. Annexer à un document d'urbanisme des études spécifiques sur les sentes et venelles de la commune, sur la biodiversité locale, ou bien un plan de paysage constitue une invitation à « prêter attention » qui peut aider le pétitionnaire à découvrir la qualité de son cadre de vie.

Avec ou sans annexe, le bon règlement reste celui qui n'interdit pas la qualité quand elle se présente. Celui qui impulse et favorise une alchimie délicate : la rencontre de l'intelligence du règlement avec celle du projet.

Immeuble de logements,
Boulogne-Billancourt.
Léonard et Weissmann, architectes



Les règlements des PLU doivent permettre des formes architecturales contemporaines répondant aux préoccupations environnementales.



Maison à Asnières (92).
Lan architecture, architectes

(2) Une zone NA est une zone à urbaniser.

Repenser la ville avec son environnement

Jean-Luc Santini
Maire-adjoint⁽¹⁾
Mantes-la-Jolie



Les aménagements et la réalisation du projet de ceinture verte (en cours d'achèvement) donnent une nouvelle dimension aux espaces publics des quartiers en les reliant à la vallée de la Seine.

À Mantes-la-Jolie, centre historique, grands ensembles et quartiers contemporains se tournent à nouveau vers la Seine. Depuis le ^{xx} siècle, Mantes-la-Jolie s'est développée en tournant le dos à la Seine, qui ne constituait qu'un faible trait d'union entre les différentes composantes urbaines. Une zone industrielle en déshérence et l'aménagement dans les années 1980 d'une voie rapide ont créé une coupure physique entre la ville et son fleuve. Raccordée à la rocade principale de l'agglomération, cette route a sacrifié les berges du fleuve au tout-automobile. Néanmoins, Mantes-la-Jolie dispose, à proximité du Vexin français, d'un environnement d'une grande qualité et reconnu comme tel à l'échelle régionale.

Une ceinture verte pour relier la ville à la Seine

Une des dimensions de la ville découle précisément de l'échelle des paysages de la vallée de la Seine dans laquelle elle s'inscrit. De cette union avec le fleuve sont nées des îles remarquables : l'île l'Aumône et l'île aux Dames, auxquelles s'ajoutent des sites humides artificiels issus d'anciennes sablières, le vaste bassin d'aviron et deux petits lacs aujourd'hui intégrés au tissu urbain. Ceci participe au projet de ceinture verte reliant berges du fleuve et quartiers.

À la reconquête des berges

La situation de Mantes, sur les bords de Seine, aux marches de la Normandie, conditionne en grande partie son histoire, qui est celle d'une

L'environnement est un élément essentiel à la qualité de la ville et ceci à travers ses composantes essentielles : le grand site, le fleuve et ses berges, les espaces ouverts et les espaces publics. La prise en compte de ces fondamentaux favorise l'expression de nombreuses autres qualités : l'image et l'identité de la ville, le grand paysage, les aménités urbaines et naturelles. Le site de Mantes-la-Jolie a été choisi pour illustrer cette contribution fondamentale de l'environnement.

« ville-pont » après avoir été une « ville-gué » dans la période préhistorique. Pour aller à la reconquête de berges de la Seine, il était nécessaire de repenser l'ensemble des projets d'aménagements, afin que les bâtiments se tournent vers le fleuve et que de nouvelles voies permettent d'y accéder. Le projet de ceinture verte, initié par la communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines⁽²⁾, accompagne ce processus de reconquête « ville-fleuve », en reliant les quartiers à un environnement naturel exceptionnel, celui de la vallée de la Seine, de ses îles, de ses berges... Le projet de ceinture verte associe promenades, pistes cyclables, plantations, aires de jeux et sites naturels du territoire de Mantes en Yvelines. Il constitue une véritable « boucle » de 15 km de balade. Embelli et protégé, l'écrin de verdure formé par la vallée de la Vaucouleurs, les bords de Seine et le site boisé de la butte verte offre un espace de loisirs et de détente exceptionnel. Cette imbrication entre les espaces naturels et les espaces bâtis de la ville crée un équilibre entre le naturel et l'urbain et favorise la qualité de vie des habitants. Cette opération, d'un coût total de 10 millions d'euros, a été réalisée en partie grâce aux aides financières de l'Union européenne et du conseil général des Yvelines. Hors des remparts et non protégées, l'île l'Aumône et l'île aux Vaches restèrent, jusqu'en 1974, étran-gères au

(1) Jean-Luc Santini est maire-adjoint à l'habitat et à l'urbanisme, à Mantes-la-Jolie.

(2) Le projet réalisé dans le cadre du programme Pic Urban 2 est en cours d'achèvement, prévu en décembre 2008.



E. Bordes-Pages/AU idF

La coulée verte, réalisée sur les anciens quais, accueille cyclistes et promeneurs, favorise l'accès aux berges et ouvre un large point de vue sur le grand paysage de la vallée de la Seine, des îles et sur les coteaux du Vexin voisin.

développement urbain et vouées aux activités agricoles. Aujourd'hui, les îles constituent un pôle de nature au cœur de l'agglomération. Elles accueillent des jardins familiaux, des lieux d'agrément, de détente et un parc pour l'île aux Dames avec un théâtre de verdure, le débouché du vieux pont (rendu célèbre par le peintre impressionniste Corot), un complexe de tennis et, sur l'île l'Aumône, une réserve ornithologique créée en 1996 pour préserver un site d'accueil et de reproduction de l'avifaune. Ces îles sont progressivement rendues à la nature pour conforter le parc ornithologique et permettre au fleuve de regagner une partie de son lit majeur. Il est envisagé que le parc des expositions soit, à terme, déplacé vers un autre site à vocation plus urbaine.

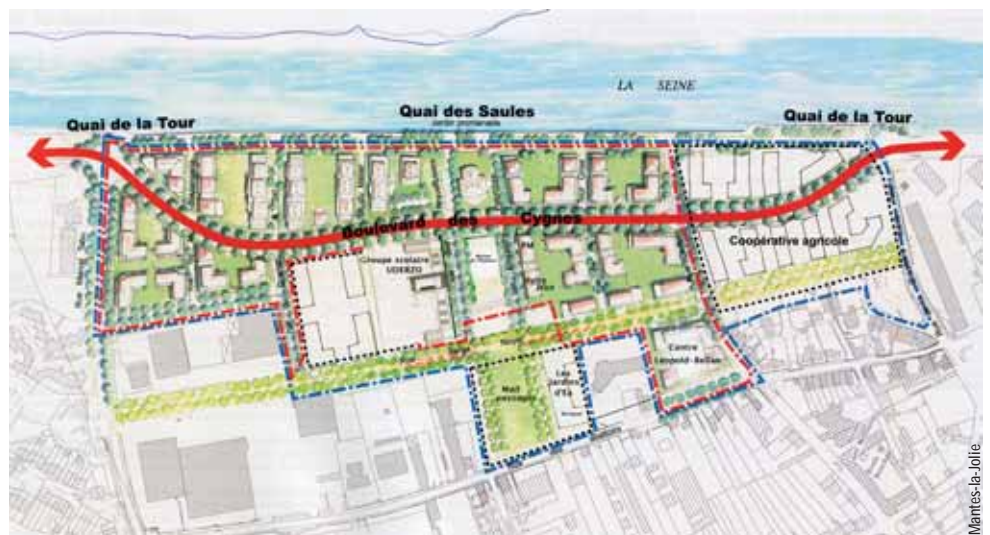
Aménager les rives et rendre les berges accessibles
Critère essentiel dans le choix de l'implantation d'une activité industrielle dans un passé

encore récent, la Seine et ses berges jouent, aujourd'hui, davantage un rôle d'agrément et de détente. Dans les années 2000, à la suite du départ d'activités, un nouveau quartier a été projeté sur le site d'anciennes friches industrielles de bord de Seine. Ce site de 13,5 hectares se situe en face de l'île l'Aumône et à deux pas du centre historique de la ville. Un des enjeux de ce projet d'aménagement était lié au report du trafic automobile du quai, vers le boulevard des Cygnes. Un mail planté ménage une grande perspective vers la Seine, comme trait d'union entre la ville et le fleuve. Ce mail assure aussi la pénétration de la nature au cœur du quartier. La déviation de la circulation a permis une implantation des opérations immobilières à proximité de la Seine, tout en laissant un recul suffisant pour réaliser une « coulée-verte » sur l'ancien quai. Cette promenade, qui accueille cyclistes et promeneurs, favorise l'accès aux berges et ouvre un large point de vue sur le grand paysage de la vallée de la Seine, des îles et sur les coteaux du Vexin voisin.

Cette nouvelle promenade « des bords de Seine » est intégrée dans le projet de ceinture verte, comme les deux lacs voisins qui ont été largement dépollués, leurs abords paysagés et rendus aux promeneurs. Les jardins flottants, qui y ont été aménagés, participent à l'amélioration de la qualité de l'eau et à son oxygénation. Entre ces deux plans d'eau, le site de Dunlopillo reste la dernière poche industrielle en front de Seine.

Intégrer les quartiers, recomposer l'espace public
Au-delà des lacs, débute le quartier du Val-Fourré, dont la requalification urbaine a commencé dès le début des années 1990. Treize tours ont été abattues, et des parties de ce quartier se sont métamorphosées sous l'impulsion des acteurs locaux, de l'État et de l'Europe. La

Le projet immobilier du « Domaine des bords de Seine » accueillera, à terme, 1200 logements. De nombreux équipements publics desservent déjà ce quartier : un groupe scolaire, une halte-jeu, un poste de police municipale et une maison de la petite enfance. De nombreux promoteurs (Bouygues, Icade-Capri, Nexity Féréal et Meunier) y ont lancé la commercialisation d'environ 700 logements. La volumétrie de ces immeubles, répartie en plots de trois étages, permet de leur ménager des abords libres, largement traités en jardins intérieurs. Leur disposition, perpendiculaire à la Seine, dégage des vues vers le fleuve et le paysage des îles et des coteaux du Vexin. Cet ensemble immobilier est présenté comme un parc urbain habité.



Mantès-Ile-Jolie



Site de 13,5 ha d'anciennes friches, lieu d'implantation du quartier des bords de Seine.

reprise de la voirie, de l'éclairage, la plantation de centaines d'arbres ont redonné du cachet au quartier. Dans le même temps, des barres d'immeubles ont été coupées pour permettre leur résidentialisation et le passage de nouvelles rues. Celles qui se terminaient en « cul de sac » s'ouvrent désormais vers le boulevard Sully et les abords du stade nautique, devenu un lieu de promenade apprécié des familles. En réaménageant le boulevard Sully, l'objectif était de briser l'effet d'isolement du quartier situé au nord du Val-Fourré en l'ouvrant sur les espaces naturels des bords de Seine, en facilitant la lecture des liaisons inter-quartiers et la desserte des équipements le long du boulevard. Les aménagements ont changé la perception du quartier. Plantations, pistes cyclables, éclairages ont métamorphosé cette voie dont on a oublié, aujourd'hui, le triste aspect de desserte routière, tournant le dos au quartier. Tous ces aménagements et la réalisation du projet de ceinture verte (en cours d'achèvement) donnent une nouvelle dimension aux espaces publics des quartiers en les reliant à la vallée de la Seine. L'Europe a contribué pour près d'un tiers à la réalisation de ce projet d'envergure, par l'intermédiaire du Fonds européen de développement régional (Feder). À l'extrémité de ce boulevard, le pôle aquatique, dont les travaux s'achèveront début 2010, a une vocation à la fois ludique et sportive. La structure même du bâtiment est en lien avec son environnement immédiat : sa couverture

ondulée rappellera le paysage vallonné. À l'intérieur, les transparences des baies vitrées proposeront une vue directe vers les berges et les coteaux du Vexin. Il intégrera également un bâtiment dédié aux activités nautiques (aviron, kayak...), directement relié au stade nautique existant. 240 000 visiteurs par an sont attendus dans cet équipement à l'échelle de toute la Seine-Aval. Entre Mantes-la-Jolie et la ville voisine de Rosny-sur-Seine, un vaste terrain, le long de la Seine, devrait être aménagé. C'est une nouvelle occasion de concilier le développement d'une agglomération de plus de 100 000 habitants avec une politique axée sur le développement durable, la qualité environnementale (de la construction), la protection des sites naturels...



Coulée verte avec pistes cyclables reliant les quartiers au centre.

Des améliorations majeures à l'échelle du site naturel de l'agglomération et des quartiers

En ville, la géographie est souvent gommée ou enfouie. Les espaces ouverts urbains, par le terrain naturel dont ils sont proches et par les possibilités de vues dégagées qu'ils offrent, sont autant de fenêtres qui permettent de retrouver cette géographie. La position de Mantes dans la vallée de la Seine est exceptionnelle, mais la dégradation de certains sites et de certains quartiers pouvait l'occulter. Le travail réalisé dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain a permis de réaménager conjointement des espaces naturels et urbains révélant le sens de ces lieux. La complémentarité ainsi créée entre les éléments urbains et les éléments naturels est devenue évidente à l'échelle du site en reliant le cœur historique et les quartiers plus récents avec la vallée du fleuve, ses berges et ses coteaux. Le traitement de chaque séquence du projet est différencié, mais concourt à un même ensemble, en préservant la cohérence et en évitant la monotonie. Il y a une vraie interaction entre la reconquête de la ville et celle du fleuve. Si la qualité environnementale de la construction est importante, la ville, pour être véritablement durable, doit intégrer et révéler, par ses projets, les qualités de son site naturel, qui constitue en quelque sorte son « patrimoine génétique ». L'articulation entre la petite et la grande échelle existe dans ce projet : c'est une application concrète du précepte du célèbre agronome-écologue René Dubos : « penser globalement, agir localement », repris pour les démarches territoriales de développement durable. S'il faut prendre du recul pour observer, diagnostiquer, élaborer des solutions, l'action repose sur la collectivité la plus locale, la commune. La clé réside dans la capacité de relier les deux échelles. Le grand projet de Mantes est, précisément, une traduction locale de concepts environnementaux d'intérêt régional comme la ceinture verte, les continuités écologiques (celle du fleuve étant majeure), la renaturation des berges et des îles, la pénétration de la nature en ville, la mise en valeur du patrimoine naturel et paysager. Au-delà de l'aménagement des bords de Seine, ce projet permet un aménagement en profondeur du tissu urbain, dont la trame viaire a été repensée longitudinalement et transversalement par rapport au fleuve. Les quartiers ont été désenclavés en même temps qu'ils s'ouvraient sur le fleuve. Cette mise en relation et cette continuité des espaces ouverts urbains, des espaces naturels et des espaces publics sont une qualité importante du projet. La composition et la connexion permettent aux habitants de se réapproprier leur espace de vie. Les espaces ouverts, urbains et ruraux, assurent de multiples fonctions ou services écologiques au sens large : offre d'aménité, préservation de la biodiversité, protection des ressources naturelles, prévention des risques naturels, productions agricoles et forestières. Pour pouvoir les assurer pleinement, ces espaces doivent avoir une certaine superficie ou masse critique et être reliés entre eux de manière à constituer un réseau d'espaces verts, agricoles, forestiers et naturels qui se confortent les uns les autres. Dans le cas de Mantes, les espaces ouverts ont été remis en capacité de remplir leurs multiples fonctions grâce à l'ampleur des espaces concernés, à leur organisation en trame verte et bleue continue, aux actions de dépollution des plans d'eau. Des innovations ont été introduites, comme des jardins flottants. De nouveaux usages de ces espaces se développent à l'échelle des quartiers, mais aussi de la ville, en relation avec le nouveau maillage de tous ces lieux.

La réalisation de telles actions dans le cadre d'un grand projet a initié une dynamique vertueuse de valorisation des espaces qui devrait se poursuivre au niveau intercommunal.

Christian Thibault, Élisabeth Bordes-Pagès
IAU île-de-France

Les parcs d'activités économiques nouvelle génération

Jean-François Saigault
IAU île-de-France



Les parcs d'activités économiques peuvent être fédérateurs du développement local. *Park West* est une des opérations génératrices de mixité dans une zone périphérique de Dublin.

L'urbanisme contemporain a créé un réel antagonisme entre les espaces « habités » et les sites affectés aux activités. Les zones industrielles, puis les zones d'activités mixtes ont été pensées d'une façon trop isolée. Elles n'ont bénéficié d'aucune insertion dans le tissu urbain, ni même d'intégration dans le tissu économique... en occultant toute stratégie de promotion du territoire dans sa globalité. Pire, elles ont été rejetées par la ville, le plus souvent à « l'extérieur » des zones urbaines, dans des espaces isolés, souvent enclavés. Ce phénomène, courant dans les grandes agglomérations, concerne également les zones rurales, où les zones d'activités économiques (ZAE) sont rarement intégrées aux villages, bourgs et agglomérations secondaires. Les zones d'activités constituent, aujourd'hui encore, une contrainte réelle en termes d'aménagement. Les erreurs du passé sont en effet lourdes de conséquences. Certes, la revitalisation des villes s'engage par la restructuration, la requalification, la dépollution et la régénération du tissu industriel ancien. Pourtant, elle se traduit encore trop souvent par une éviction des activités de production.

Des évolutions récentes

L'émergence puis l'ancrage des principes de développement durable conjuguant performance économique et préservation de l'environnement contribuent à des transformations radicales. La démarche en faveur de la haute qualité environnementale (HQE) dans la

Les mutations économiques, la concurrence internationale, la tertiarisation, l'externalisation, les délocalisations, la normalisation internationale liée aux contraintes environnementales ont entraîné une évolution de la demande des entreprises vers une meilleure qualité de conception des parcs d'activités. Les investisseurs ont bien compris les enjeux, en proposant des « produits » adaptés à une demande évolutive.

construction est devenue incontournable. Les réalisations pilotes publiques et privées se multiplient. Une nouvelle génération de parcs d'activités apparaît en France et à l'étranger, qu'il s'agisse de parcs d'affaires (opérations de prestige présentant des immeubles de standing et une gamme complète de prestations et de services intégrés) ou de parcs d'activités mixtes ou spécialisés (tels que les zones logistiques). Dans la plupart des cas, ces opérations s'appuient sur :

- une meilleure définition des concepts immobiliers, fondés sur la recherche de qualité, d'esthétique, de fonctionnalité ;
- une cohérence de segment de marché en fonction du positionnement géographique et de la relation au « centre » urbain, de la recherche d'image, etc.

Toutefois, la France a pris du retard par rapport à certains pays (Grande-Bretagne, Pays-Bas, pays nordiques et asiatiques émergents, Australie...). Pourtant, les compétences dans le domaine et les savoir-faire, de la conception à la réalisation, existent. Il n'en demeure pas moins que la plupart de ces projets sont très orientés « tertiaire » (bureaux). Plus récemment, l'apparition de plates-formes logistiques répondant à une nouvelle organisation des fonctions d'entreposage et de distribution des entreprises a vu la réalisation de parcs d'activités de conception exemplaire en termes d'aménagement et d'intégration environnementale. Cependant, l'offre de qualité demeure insuffisante pour les activités industrielles, artisanales, commerciales et de

haute technologie, malgré d'incontestables changements et une prise de conscience générale en faveur de l'intégration de critères qualitatifs et de développement durable.

Un concept « réinventé » pour localiser des fonctions tertiaires

Les métropoles européennes ont toutes été concernées par le phénomène de « désindustrialisation » au profit de leurs périphéries et par une nouvelle industrialisation, plutôt axée sur les hautes technologies. Plus récemment, ce mouvement s'est accompagné d'un déplacement de certaines fonctions tertiaires (externalisation *back office*, tertiaire industriel) vers des sites moins coûteux en charges foncières, plus périphériques. Liées à l'image de l'entreprise, destinées à faire accepter l'éloignement et à séduire les cadres, ces opérations intègrent alors des facteurs qualitatifs qui prennent davantage d'importance : l'accessibilité par les transports en commun, la présence de voies rapides convergeant vers la métropole et la fluidité du trafic, l'image du site, la qualité architecturale des bâtiments, la préservation de l'environnement et les prix pratiqués.

L'accessibilité, condition primordiale d'attractivité

Généralement, pour ces opérations, la distance à l'agglomération n'est plus un élément dissuasif. La recherche d'une localisation en zone périurbaine, ou même rurale, s'avère fréquente. Cette tendance est marquée dans les pays d'Europe du Nord et de l'Est, mais moins prononcée en Espagne, au Portugal, en Italie ou en Allemagne. L'annonce de grands projets montre qu'elle se confortera encore dans de nombreux pays, au cours des prochaines années. Cependant, l'accessibilité demeure une condition primordiale d'attractivité de ces parcs d'activités de nouvelle génération. Dans ce domaine, la Grande-Bretagne se différencie par son savoir-faire et par la mise à disposition de transports en commun efficaces, offrant notamment des liaisons vers les gares. Parmi les nombreux exemples, citons : « GreenPark » à Reading, « Surrey Research Park » à Guildford ou « Oxford Science Park ».

Partout en Europe, des réflexions portant sur la mobilité des salariés et les déplacements domicile/travail, au moyen de nouveaux systèmes de transport, sont à l'étude.

En France, les concepts évoluent, mais les parcs d'activités à dominante tertiaire demeurent encore difficiles à promouvoir hors agglomération. Ainsi, en Île-de-France, deux opérations actuellement développées par le groupe Goodman ne connaissent pas encore le succès commercial escompté. Elles figurent pourtant parmi

les meilleurs exemples franciliens de parcs d'activités « périphériques » de haut niveau de conception. Il s'agit du parc d'entreprises Paris-Val d'Europe à Serris (77) (180 hectares), offrant bureaux, bâtiments d'activités et locaux mixtes clés en main, et de Air Park de Paris, nouveau concept de parc de bureaux à Wissous (91).

La recherche d'une plus grande mixité

Le concept de mixité consiste à rechercher un équilibre fonctionnel dans les opérations à dominante économique en proposant des lieux qui ne soient plus uniquement réservés à l'accueil d'entreprises. L'organisation de ces nouveaux espaces a pour objectif de créer de véritables « centres de vie », alliant activités, universités, enseignement et formation, commerces, équipements et services, zones résidentielles, logements étudiants, etc. En milieu urbain, de telles opérations doivent être structurées, pour ne pas participer à un développement disparate et hétérogène des quartiers. Ces espaces mixtes à dominante d'activités apparaissent alors comme des éléments indissociables de l'espace urbain dans lequel ils sont intégrés, même si leur perception demeure complexe pour les populations locales habituées à des schémas de développement urbain classiques.

Dans les zones périphériques, ils peuvent être les éléments fédérateurs du développement local. Les opérations génératrices de mixité sont toutefois rares. Citons en quelques-unes : « Park West » (Dublin, Irlande) ; « Parc de l'Alliance » (Braine-l'Alleud, Belgique) ; « Norwest Park » (Sydney, Australie). D'autres initiatives novatrices existent en Europe (en projet ou en cours) : « Sherwood Energy Village » (Nottingham, Grande-Bretagne) ; « Baneasa Business & Technology Park » (Roumanie), etc. Des projets sont à l'étude en Grande-Bretagne, en Irlande et aux Pays-Bas. De la même manière, les parcs dédiés aux sciences et technologies, à la recherche et développement regroupent généralement sur un même site une multitude de

Le Air Park de Paris est un des meilleurs exemples franciliens de parcs d'activités à dominante tertiaire de haut niveau de conception.



fonctions, mais qui nécessitent une organisation spatiale rationnelle et supposent une consommation d'espace importante. La proximité de zones résidentielles accompagne parfois le développement de telles opérations et participe à la réduction de la mobilité des salariés, chercheurs et étudiants. Les modèles anglosaxons, et aujourd'hui européens et asiatiques, intègrent de plus en plus universités, formation, recherche, pôles technologiques et scientifiques, pôles tertiaires et lieux de vie. En France, les exemples sont nombreux : « Savoie Technolac » (Chambéry) ou Temis (Technopole microtechnique et scientifique, Besançon). Le projet Aerospace Campus (Toulouse) rassemblera sur un même site bureaux, laboratoires, plateformes de recherche, logements étudiants et de chercheurs, services communs, équipements de commerce de proximité, afin de faire de ce campus un vrai lieu de ville et de vie.

La prise en compte d'autres critères qualitatifs

Le concept de développement durable, surtout dans sa déclinaison environnementale, connaît une application récente qui se généralise à toutes les nouvelles opérations de parcs d'activités. Ceux-ci constituent des espaces à traiter en priorité, afin qu'ils puissent participer à l'image de marque d'un territoire. Ils doivent être perçus comme des lieux d'identification, de référence. De nombreux projets s'inscrivent dans ce contexte nouveau qui se traduit aujourd'hui par la labellisation de sites d'activités, appuyée sur des chartes de développement durable et environnementale HQE (haute qualité environnementale) ou par de simples déclarations d'intention. Par ailleurs, la qualité d'un parc d'activités peut également reposer sur un cahier des charges élaborant des prescriptions architecturales et des recommandations environnementales strictes, notamment dans le domaine de l'éco-conception (déroulement des chantiers, choix des matériaux de

construction, gestion énergétique, traitement des déchets...). La certification internationale (Iso 14 001) et l'enregistrement européen (Emas) sont également des référentiels de qualité pour la mise en place de systèmes de management environnemental (SME). La gestion des parcs d'activités est un enjeu majeur du développement durable. Il ne sera atteint que par une participation active des acteurs économiques, dont les entreprises, dans une démarche commune de gestion participative des opérations. L'évolution des comportements pourrait contribuer à réguler une telle situation. Pour cela, il conviendrait par exemple de privilégier le développement d'opérations en régie directe, bénéficiant d'une gestion communautaire (échelle intercommunale). L'une des pratiques les plus sûres reste toutefois de mandater des professionnels (promoteur, constructeur), afin de réaliser des opérations en « blanc » (locaux d'activités, entrepôts, bureaux privilégiant le locatif). En effet, jusque dans les années 1990, les ZAE ont prioritairement répondu à des besoins de développement en compte propre ne permettant pas de garantir, sur du long terme, la pérennité d'un site. Enfin, la question de la densité, appliquée au développement économique, est encore difficile à appréhender. Celle-ci diffère selon les pays, la vocation des sites et la localisation par rapport au centre-ville. Ainsi, les sites logistiques offrent généralement des densités assez faibles (< 40 emplois/ha), quels que soient les pays, à l'exception d'opérations récentes au Japon et en Chine. Les parcs industriels offrent des ratios sensiblement comparables en Europe (de 50 à 100 emplois/ha), tandis qu'ils apparaissent beaucoup plus élevés (> 100 emplois/ha) dans certains pays émergents et en développement, notamment en Asie, Afrique du Nord et Amérique du Sud. Les parcs d'activités mixtes (activités-bureaux) ou d'affaires, de densité généralement supérieure à 100 emplois/ha en périphérie, développent des densités fortes dans les agglomérations (> à 200-300 emplois/ha). Citons le « Parc scientifique et technologique de Hongkong », le « Parc technologique de Prague » (République Tchèque) ou encore le « Parc tertiaire de Chiswick Park » à 10 km du centre de Londres.

La qualité des opérations d'immobilier d'entreprises représente donc aujourd'hui un enjeu majeur répondant plus que jamais aux préoccupations des entreprises mais aussi des collectivités territoriales cherchant à promouvoir leur territoire dans un contexte de forte concurrence. L'aménagement de ces espaces constitue un levier de performance, la qualité de vie au travail n'en sera que bénéficiaire.

Les parcs d'activités mixtes ou d'affaires, de densité généralement supérieure à 100 emplois/ha en périphérie, développent des densités fortes dans les agglomérations (> à 200-300 emplois/ha), à l'image du Parc scientifique et technologique de Hongkong.



Design for London : pour un urbanisme ambitieux

Tobias Govert
Design for London



Design for London accompagne les acteurs du Grand Londres sur la qualité architecturale et urbaine de leurs projets.

Londres, métropole appréciée pour son architecture et ses espaces publics, est toutefois une ville aménagée sans cohérence, dévaluant ainsi l'environnement et le cadre de vie de ses habitants. Pourtant et malgré la chute des prix de l'immobilier, la population continue de croître rapidement et 800 000 nouveaux habitants sont attendus dans les quinze prochaines années.

Fondée en 2000, la *Greater London Authority* (GLA), municipalité du « Grand Londres », est dirigée par un maire élu au suffrage universel direct qui est chargé de l'élaboration de la *Spatial Development Strategy* dans la cadre du *London Plan*⁽¹⁾.

Sur les projets stratégiques, il est habilité à interdire aux autorités locales d'accorder des permis, si ceux-ci ne sont pas conformes au *London Plan*. En 2001, Richard Rogers a créé une structure dédiée à l'architecture et à l'urbanisme (*Architecture and Urbanism Unit* ou *A+UU*) au sein de la GLA, à la demande de l'ancien maire Ken Livingstone pour traduire sa vision du renouvellement de Londres et d'une haute qualité urbaine. En 2007, cette structure a été réorganisée sous le nom de *Design for London*, intégrant des acteurs d'autres structures de la GLA⁽²⁾. Aujourd'hui, l'équipe rassemble des architectes, des urbanistes et des paysagistes. Le maire a également créé un groupe consultatif, le *Design for London Advisory Group*, présidé par Richard Rogers et constitué d'experts de l'architecture, de l'ingénierie, du développement durable et du paysage. Ce groupe d'ex-

Design for London est une structure créée au sein de la municipalité de Londres pour promouvoir un urbanisme de qualité. L'article expose les cinq grands principes fondant leur stratégie d'aménagement. À travers l'exemple de Woolwich, l'auteur illustre leurs actions dans le cadre du programme de régénération des espaces publics du Grand Londres.

perts, désormais sous l'autorité du nouveau maire, Boris Johnson, a largement assisté *Design for London* dans son travail.

Design for London cherche à promouvoir un urbanisme de qualité. Sa mission vise à assurer que l'architecture et l'urbanisme reflètent la volonté du maire de faire de Londres une métropole durable. Ses principaux objectifs sont de créer : des bâtiments esthétiques et accessibles, à faible impact environnemental et évolutifs ; des espaces publics plaisants et ouverts à tous ; des quartiers mêlant l'ancien et le moderne, dans le respect de l'héritage londonien ; des infrastructures de transport qui facilitent les déplacements, agréables et vertueux du point de vue environnemental.

Une méthode fondée sur cinq grands principes

• Créer des partenariats. L'équipe de *Design for London* travaille avec les équipes de la municipalité (GLA), de l'agence de développement (LDA), de la régie des transports (TfL) et les arrondissements (*London Boroughs*). L'objectif est d'enrichir leurs compétences et d'assurer la mise en œuvre d'un urbanisme intelligent, dès l'origine des projets. Il assume également un rôle consultatif auprès d'autres organismes tels que l'agence nationale de régénération (*English*

(1) Le *London Plan* est un document de planification auquel doivent adhérer les 32 arrondissements et la *Corporation of London*.

(2) Notamment la *London Development Agency* (LDA) et *Transport for London* (TfL).

Régénération de sites difficiles à Londres et en Île-de-France : ne transigeons pas sur la qualité !

Si l'on veut créer des quartiers attractifs sur des sites marqués par l'industrie ou par les infrastructures, il faut tenir tout au long du projet des objectifs ambitieux en matière d'environnement, d'espaces publics et de conception urbaine et architecturale. Une opération d'aménagement de qualité et bien intégrée apporte une plus-value à tout un territoire – sous réserve de sa compatibilité avec le marché local. Telle est l'une des leçons de l'atelier d'échange d'expériences organisé par l'IAU Île-de-France, qui a réuni une quarantaine de professionnels de l'aménagement et d'élus des régions de Paris et de Londres – parmi lesquels *Design for London*. Son objectif : mieux comprendre les processus de renouvellement de friches industrielles de part et d'autre de la Manche.

Côté londonien, les travaux ont porté sur les sites du Royal Arsenal à Greenwich et sur Rochester Riverside à Medway ; côté francilien, sur des projets situés en Plaine Saint-Denis et à Paris Nord-Est.

Paul Lecroart, IAU Île-de-France



La place de Woolwich avant et après. Programme de réhabilitation des places publiques de l'agglomération londonienne.

Références

- <http://www.london.gov.uk/thelondonplan/design/>
- <http://www.designforlondon.gov.uk/>
- <http://www.cabe.org.uk/>
- <http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/limpact-des-grands-projets-urbains/atelier-paris-londres-9-10-juin-2008.html>
- PERRIN Laurent, « Les enjeux de la planification urbaine du Grand Londres », *Note rapide*, n° 460, IAU Île-de-France, décembre 2008.
- PERRIN Laurent, « Thames Gateway », *Note rapide*, n° 373, Laurif, janvier 2005.

Partnerships) et la société de développement du « Thames Gateway ». Le programme de réhabilitation des places publiques dans toute l'agglomération londonienne est un bon exemple de ce travail partenarial. Ce programme concerne 42 projets de places publiques, de couloirs routiers ou de parcs gérés par une multitude de partenaires qui sont conseillés par *Design for London*.

• Aider à établir des règles de bonne pratique. Le lancement de *Design for London* a été très médiatisé, avec un budget renforcé pour la communication. Cette médiatisation a favorisé la promotion d'un urbanisme de qualité, notamment à travers l'organisation d'expositions, d'ateliers, de séminaires et la participation à des événements tels que le festival d'architecture de Londres. En étroite collaboration avec la structure nationale *Commission for Architecture and the Built Environment* (CABE), *Design for London* cherche à valoriser l'innovation, la recherche et le débat par la publication de rapports de recherche, des études de bonnes pratiques et des guides de conception.

• Se donner les moyens de ses ambitions. *Design for London* s'engage très tôt dans le projet en participant à l'élaboration des cahiers des charges, au choix des promoteurs et des équipes d'urbanistes. Les efforts se concentrent sur les projets financés par le secteur public. La moitié du budget annuel (4,4 millions euros) est allouée à la conception de projets, notamment au stade des études de faisabilité. L'étroite coopération avec des opérateurs de premier plan tels que TfL permet à *Design for London* d'être impliqué dans les décisions prises par les partenaires locaux concernant la qualité architecturale et urbaine des projets.

• Travailler avec les meilleurs. L'objectif principal des partenariats est d'assurer la meilleure qualité possible à la réalisation des projets. Les procédures d'attribution de marchés publics et les concours techniques constituent le meilleur moyen pour attirer les talents les plus diversifiés et offrir la possibilité à de jeunes urbanistes de se forger une réputation.

• Travailler à toutes les échelles. Le travail sur le « Thames Gateway », l'un des projets de réaménagement les plus ambitieux d'Europe, illustre parfaitement la démarche⁽³⁾. *Design for London* travaille sur chacun des différents secteurs de l'opération, déterminés selon une logique spatiale d'ensemble. Sur les sujets qui le concernent, il prend part aux discussions à toutes les échelles du projet. Son réseau et sa connaissance du site fait de *Design for London* une ressource essentielle pour l'ensemble des partenaires.

Le centre-ville de Woolwich

Le centre de Woolwich, développé autour du site du *Royal Arsenal*, est une ancienne zone industrielle délaissée depuis les années 1980. Ce site de 38 hectares, qui appartient désormais à la LDA, est entouré d'un axe routier majeur, séparant le centre-ville du fleuve. *Design for London* assiste la LDA et son maître d'ouvrage sur la définition de la qualité urbaine du plan directeur en cours d'élaboration et la mise en œuvre des différentes phases du projet. Une série de projets conduits par TfL vise à attirer les investisseurs à Woolwich par la mise en place de nouvelles lignes de bus et de connexions aux réseaux ferrés. L'accessibilité largement améliorée par ces transports en commun motive un développement de haute densité conforme aux objectifs du *London Plan*. L'un des volets du programme de régénération lancé par la LDA consiste à renforcer l'accès aux espaces publics en reliant l'arrière-pays à la Tamise par des places rénovées et reconnectées au *Royal Arsenal*. L'arrondissement a sélectionné des équipes pour étudier ce projet de liaison, concevoir et mettre en œuvre la première phase des travaux d'aménagement de l'espace public. La transformation de deux nouvelles places a ensuite été confiée à des architectes, pour un budget de 7,5 millions d'euros. Les places de Woolwich s'intègrent à ce programme de réhabilitation des places publiques de l'agglomération londonienne. En parallèle, *Design for London* conseille également la GLA et les promoteurs locaux pour la conception de tous les projets stratégiques de Woolwich. Cette position favorise la communication sur sa conception de l'espace public auprès des propriétaires fonciers, qui contribuent à sa mise en œuvre à travers leur soutien financier.

Design for London s'emploie à influencer les décisions relatives à la qualité de l'urbanisme, à tous les niveaux et à toutes les étapes du projet. Cette tactique très directe s'avère indispensable dans des lieux tels que Woolwich, où il est difficile de trouver un seul aménagement réalisé dans les vingt dernières années ayant réellement amélioré la qualité et l'espace. Ce type de structure ne peut offrir une valeur ajoutée que s'il conserve sa place de partenaire de confiance, présent à la table des négociations. L'exemple démontre, en outre, que les urbanistes œuvrant au sein des structures publiques peuvent influencer positivement sur la manière de concevoir et de façonner une métropole mondiale.

Traduction : Isabelle Przysucha

(3) La partie londonienne du *Thames Gateway* est une zone, qui accueille notamment le site olympique de 2012, et devraient accueillir 100 000 nouveaux logements d'ici 2016.

Stéphane Tonnelat
Chargé de recherches,
laboratoire Vie urbaine -
UMR CNRS Louest, Institut
d'urbanisme de Paris

Comment intégrer les usages dans la démarche de projet ?



Des recommandations sur les usages ont été intégrées au code de zonage new-yorkais pour favoriser la fréquentation des piazzas.

Depuis 1961, la municipalité de New York propose aux promoteurs immobiliers de libérer des espaces publics extérieurs accessibles à tous en rez-de-chaussée en échange de droits à construire supplémentaires [WHYTE, 1980]. La ville a donc grandi en hauteur tout en se dotant d'une série de « piazzas » ouvertes à tous et gérées par les propriétaires d'immeuble⁽¹⁾. Il n'existait au début aucune restriction ou obligation technique quant au dessin de ces espaces aux formes très variées. William H. Whyte, sociologue, s'est demandé pourquoi certaines de ces piazzas étaient très fréquentées, alors que de nombreuses autres demeuraient la plupart du temps désertes, même dans les quartiers les plus denses. Par ailleurs, ces espaces étaient parfois utilisés par des « indésirables », principalement des personnes sans-abri. Les immeubles répliquaient à cette occupation en réduisant le confort des piazzas, par exemple en rendant impossible de s'asseoir ou en fermant des accès. Bien sûr, ces espaces se vidaient de plus en plus, jusqu'à ressembler à de vulgaires délaissés. Il semblait donc à Whyte que la ville ne récupérait pas en vitalité urbaine l'équivalent des bénéfices que les promoteurs retiraient de cette loi. Avec une petite équipe de chercheurs, il a commencé à observer les usages de plusieurs piazzas, afin de comprendre les raisons des échecs ou des succès.

(1) Entre 1961 et 1972, elle a ainsi « gagné » huit hectares d'espace public.

Les usages développés par les citoyens dans l'espace public sont souvent en décalage par rapport au regard des professionnels de l'aménagement. Stéphane Tonnelat nous montre tout l'enjeu qu'il y a à mieux observer ces usages et propose des pistes d'actions pour leur prise en compte dans le cadre des projets.

Les usages observés sur les piazzas new-yorkaises

Plutôt que de se contenter de demander aux utilisateurs et autres passants ce qu'ils pensaient des espaces qui leur étaient proposés, il a préféré se fonder sur les observations des activités (ou du manque d'activités). Les usages, plus que les représentations, révélaient non seulement les lieux et les horaires de fréquentation, mais aussi des modèles d'utilisation qui mettaient en évidence les caractéristiques spatiales des piazzas qui avaient une influence sur les usages. De l'aveu même de Whyte, ces caractéristiques étaient évidentes, pourtant elles n'étaient pas celles attendues par les architectes et urbanistes de la ville. Ni l'ensoleillement, ni les qualités esthétiques, ni la forme, ni même la taille des piazzas ne semblaient avoir d'influence décisive sur la fréquentation. La principale observation portait sur « l'auto-congestion ». « Contrairement au 'sens commun' nous avons montré que la vaste majorité des gens choisissent les lieux d'interaction au plus près des lignes de flux qui traversent les piazzas. Très peu de gens se retrouvaient loin des espaces de trafic. » [WHYTE, 1980]. Au contraire des mesures de sécurisation, tous les dispositifs qui favorisaient les rassemblements contribuaient au succès des piazzas. Whyte en a déduit une série de recommandations qui ont été, après de longues négociations et projections de films auprès des conseils de quartier et administrations municipales, finalement intégrées au code de zonage new-yorkais.

Les piazzas vues par William H. Whyte
« Ce qui attire le plus les gens, apparemment, c'est les autres gens. Si j'insiste sur ce point, c'est parce que beaucoup d'espaces urbains sont conçus comme si le contraire était vrai, et que ce que les gens apprécient le plus sont les espaces dont ils se tiennent éloignés. Les gens tiennent souvent ce genre de discours ; c'est pourquoi les réponses aux questionnaires peuvent être si trompeuses. Combien de gens vont dire qu'ils aiment être assis au milieu de la foule ? À l'inverse, ils parlent de s'en éloigner. Ils utilisent des mots comme 's'échapper', 'oasis', 'retraite'. Ce que les gens font, cependant, révèle d'autres préférences. »

Références bibliographiques

- New York City Planning Commission, *Privately Owned Public Plazas Text Amendment*, adopted by City Council, 10/17/2007.
- AUGOYARD Jean-François, *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris, Seuil, 1979.
- BILLIARD Isabelle, *Espaces publics*, Groupe de travail du plan urbain, Paris, La Documentation Française, 1988.
- BLAIS Jean-Paul, « Réflexions autour de la notion de maîtrise d'usage », dans Jolé Michèle, *Espaces publics et cultures urbaines*, Certu, 2002.
- HAYOT Alain, « En finir avec le fonctionnalisme : les sciences sociales, l'architecture et la ville », dans Hayot Alain et Sauvage André (dir.), *Le Projet urbain : enjeux, expérimentations et professions*, Paris, Éditions de la Villette, 2000.
- JOLÉ Michèle, « The public of parks: in between observation and action. The parisian example », conférence internationale Greenkeys, Sofia, mars 2008.
- JOSEPH Isaac, « Espace Public, urbanité, citoyenneté », dans Jolé Michèle, *Espaces publics et cultures urbaines*, Certu, 2002.
- PASQUIER Élisabeth, « Les jardins de la Fournillière, une expérience de participation observante », dans Jolé Michèle, *Espaces publics et cultures urbaines*, Certu, 2002.
- RENAUD Yann et TONNELAT Stéphane, « La maîtrise d'œuvre sociologique des Jardins d'éole », *Annales de la recherche urbaine*, n° 105, à paraître.
- WHYTE William Hollingsworth, *The Social Life of Small Urban Places*, New York, Project for Public Spaces, 1980.



La mission de maîtrise d'œuvre sociologique d'un projet permet de mieux comprendre les usages, d'ajuster certains aménagements et de tisser le lien entre maîtres d'ouvrage, concepteurs et usagers. Jardins d'Éole, Paris XVIII^e.

Quelles recommandations pour l'aménagement des piazzas ?

Depuis 1975, les piazzas doivent être directement accessibles depuis la rue ; offrir de nombreuses places assises ; être plantées ; être bordées de commerces sur leurs fronts bâtis ; pouvoir accueillir des vendeurs de rue ; être éclairées la nuit et être entretenues. Le code est périodiquement révisé pour éviter le plus possible les aménagements sécuritaires qui tendent à vider les piazzas. La dernière mouture (New York City planning commission, 2007), après plus de 250 réalisations, montre que la tentation est encore grande, malgré une recette maintenant éprouvée.

Le contraste entre les représentations et les pratiques

D'après Whyte, une des explications tient dans le contraste entre les représentations recueillies auprès des usagers et leurs pratiques. Le livre de Whyte, publié en 1980 (mais jamais traduit), marque, avec quelques autres [AUGOYARD, 1979 ; BILLARD, 1988], le début d'une réflexion en sciences sociales appliquées à l'aménagement des espaces publics qui tente d'accorder plus d'importance aux usages et aux perceptions des espaces qu'aux représentations. Cette évolution s'accompagne logiquement d'un changement de focale de l'habitant à l'usager, pour lequel les véritables enjeux sont plus décrits par des critères d'accessibilité que d'appropriation [JOSEPH, 2002].

Les jardins de la Fournillière à Nantes

Le cas des jardins de la Fournillière à Nantes, décrit par la sociologue Élisabeth Pasquier, illustre bien cette idée. Les « terrains vagues » à transformer en parc public étaient, de fait, utilisés depuis de nombreuses années par des jardiniers, d'origine maghrébine, comme un chez soi intermédiaire, à la fois espace de ressources matérielles et de sociabilités culturelles. Lorsque la ville a proposé de construire un parc public, les jardiniers inquiets ont demandé à la sociologue de leur servir de porte-parole, afin de défendre leurs vues. Plutôt que de relayer des revendications, elle a établi un plan des activités déjà existantes dans le terrain. Celui-ci montrait une distribution organisée de l'espace et révélait le long travail de défrichage déjà effectué par les jardiniers. C'était un plan des usages. Une fois que les services de la ville ont compris qu'il ne s'agissait pas d'un contre-projet, mais de l'expression des compétences collectives de gestion de l'espace des jardiniers, ils ont accepté de négocier avec eux. Le résultat est un jardin qui prend place entre les parcelles cultivées. Les jardiniers sont ainsi devenus des hôtes avec une mission d'accueil et d'entretien, tandis que

le public nantais a gagné l'accès à un nouvel espace public. Cet exemple montre bien que les projets d'aménagement des espaces publics urbains s'inscrivent dans une succession d'usage, de programmation, de conception et d'entretien dont il est difficile de déterminer un ordre, un début et une fin. Les usagers sont certainement ceux qui assurent la continuité entre toutes ces phases, notamment par la place qu'ils occupent avant et après la transformation d'un espace.

Les jardins d'Éole à Paris

C'est dans cet état d'esprit qu'Isaac Joseph puis Yann Renaud et moi-même avons travaillé à la mission de maîtrise d'œuvre sociologique du projet de parc des jardins d'Éole dans le XVIII^e arrondissement de Paris, demandée à l'équipe de conception par la direction des Espaces verts et de l'Environnement. Un des enjeux, dans ce quartier réputé difficile pour cause de pauvreté et d'une occupation de rue par des trafics de stupéfiants, était de reconnaître les usages préexistants au projet, aussi bien dans la friche que dans les rues alentour, et de leur faire une place dans le nouveau parc, non pas uniquement pour satisfaire les revendications des habitants déjà organisés, mais aussi pour que les usagers participent de l'animation de cet espace public d'une façon concertée avec les gardiens et les jardiniers de la ville. Après ce diagnostic, nous nous sommes fondés sur une consultation large de nombreux acteurs du quartier, afin de proposer des forums de discussion sur le fonctionnement et les usages du futur parc. L'expérience est à améliorer [RENAUD et TONNELAT, 2008], mais elle montre des modalités possibles de discussion entre les maîtres d'ouvrage, les concepteurs et les usagers qui ont permis, en partie, d'ajuster certains aménagements et, plus important encore, de nouer des contacts utiles entre usagers et agents du public pour la gestion quotidienne et à moyen terme de cet espace.

Une des difficultés de la prise en compte des compétences usagères dans le projet réside dans la place du sociologue dans le jeu des acteurs. Plutôt qu'un défenseur de catégories d'acteurs jusqu'ici minoritaires, son rôle serait de produire des connaissances sur les usages à distribuer à toutes les parties impliquées. Cette mission pourrait s'apparenter à ce que certains appellent une « maîtrise d'usage » [BLAIS, 2002], dont le rôle serait à la fois de faire reconnaître les compétences usagères (une forme de qualification des usagers) et de trouver le moyen de les faire entrer en dialogue avec les autres acteurs, du concepteur au gestionnaire [JOLÉ, 2008].

Jean-Philippe Dind
Géographe
Institut de géographie,
université de Lausanne

Les espaces publics : quels principes de convivialité ?



La convivialité est abordée comme un ensemble de qualités perçues, relatives au vivre ensemble au sein des espaces collectifs.

« L'urbanité procède du couplage de la densité et de la diversité des objets de société dans l'espace », dit Michel Lussault [2003]. Le même auteur poursuit en précisant que l'urbanité dépend également « de la configuration spatiale » de ce couplage, mettant ainsi l'accent sur l'importance de l'agencement des réalités urbaines, matérielles et immatérielles. En effet, les notions d'interface, de polarité et de distance sont essentielles pour comprendre les dynamiques urbaines : si la conjonction de fonctions encourage les synergies, la juxtaposition de pratiques sociales parfois antagonistes génère des logiques de mise à distance. Pour le citoyen, il s'agit notamment de gérer les tensions entre les demandes de proximité vis-à-vis des espaces « actifs » d'une part (emplois, commerces), et la mise à distance nécessaire au calme, à l'intimité et au ressourcement d'autre part. Aujourd'hui, la résolution de cette tension passe par la mobilité, qui offre les territoires urbains à la carte. L'avènement de l'automobile a ainsi permis d'inscrire l'espace de vie des citoyens à l'échelle des métropoles. Mais l'accessibilité permise par les réseaux se réalise au détriment d'une proximité vécue, piétonne, en particulier au sein des quartiers. Or, la proximité vécue a un sens : d'abord pour les enfants ou les personnes âgées, mais elle est pour tous l'opportunité de recréer un rapport sensible à la ville, d'expérimenter l'intérêt de la diversité et des coprésences et de réduire les besoins de mobilité. L'enjeu est donc d'ajouter la dimension vécue à la précédente définition

Comment répondre à la diversité des attentes des citoyens vis-à-vis de l'espace public ? En mettant l'accent sur la différence entre l'espace conçu et l'espace vécu, Jean-Philippe Dind nous livre quelques principes pour un aménagement convivial des espaces publics.

de l'urbanité : il s'agit notamment de penser les conditions permettant de répondre à la diversité des attentes individuelles, tout en définissant les règles pour permettre l'harmonie des coprésences au sein des espaces publics. On peut suivre ici Marcus Zepf, pour qui « l'urbanité se composerait d'un certain nombre d'aspects sociospatiaux favorables à la création d'une qualité de vivre ensemble de manière dense en ville ». Les lignes qui suivent cherchent à identifier des principes pour un aménagement convivial des espaces publics. La convivialité pourrait être provisoirement définie comme un « ensemble de qualités perçues, relatives au *vivre ensemble* au sein des espaces collectifs, telles que le confort, la liberté, l'ordre et l'appartenance ». Les principes d'un aménagement convivial des espaces publics sont les suivants : congruence, diversité qualifiée, adéquation et unité.

Les liens entre espace conçu et espace vécu

Nombreux sont les auteurs qui ont montré que l'espace comme réalité matérielle ne détermine pas à lui seul les comportements des usagers [FISCHER, 1997]. Les besoins d'espace varient d'une culture à l'autre, les pratiques de l'espace sont à mettre en relation avec l'âge, le niveau de vie, l'éducation, le tempérament, etc. La qualité de l'espace public ne peut donc être que construite socialement, le degré de cette qualité étant proportionnel au niveau de prise en compte des multiples intérêts légitimes qui



Le principe de l'unité donne un sens à la diversité au-delà des multiples intérêts particuliers.

Références bibliographiques

- FISCHER Gustave-Nicolas, *Psychologie de l'environnement social*, 2^e éd. mise à jour, Paris, Dunod, 1997.
- LEVY Jacques et LUSSAULT Marc (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003.
- LYNCH Kevin, *L'Image de la cité*, Paris, Dunod, 1976.
- RATIU Eugénia, « L'évaluation de l'environnement » dans G. Moser et K. Weiss (dir), *Espaces de vie : aspects de la relation homme-environnement*, Paris, Armand Colin, 2003.
- ZEPF Marcus, *Concevoir l'espace public, les paradoxes de l'urbanité : analyse sociospatiale de quatre places lausannoises*, Lausanne, EPFL, 1999.



Le principe de congruence est défini par la conformité entre l'espace tel qu'il est conçu et son vécu par les usagers.

s'exercent sur cet espace. On postule cependant que certains principes pour un aménagement convivial peuvent être proposés, sur la base d'études qui ont montré que les perceptions de l'espace, au-delà des variations individuelles, présentent un certain nombre de récurrences interpersonnelles. Eugénia Ratiu rappelle que « les rapports de l'homme à ses lieux de vie sont largement orientés par leurs apparences. En effet, les caractéristiques des lieux peuvent susciter certains états affectifs positifs ou négatifs, en ayant donc des effets restaurateurs ou stressants ». Ces effets seraient liés à des contraintes d'ordre développemental et au traitement de l'information. Kevin Lynch a montré que les trois composantes essentielles qui permettent de structurer les « cartes mentales » sont l'identité (ce qui permet de différencier un élément de son contexte), la structure (relation de l'élément avec les éléments environnants) et la signification (sens que prennent les éléments dans un ensemble). D'autres travaux⁽¹⁾ montrent que les évaluations de l'environnement sont à mettre en rapport avec deux registres d'attentes : celles de cohérence, de lisibilité et de sécurité d'une part, celles de complexité, de mystère et de diversité d'autre part.

Principes pour un aménagement convivial des espaces publics

Aménager l'espace public de manière conviviale impose de prendre conscience de la distinction entre espace conçu et espace vécu. L'espace conçu, défini par le projet, est caractérisé par sa fonction (se déplacer, consommer, stationner...), son statut légal (public ou privé) ainsi que par sa matérialité (minéral, végétal, ouvert, fermé...). Mais ce sont aussi les dimensions vécues de ces espaces qui doivent être prises en compte pour faciliter le vivre ensemble : au-delà de la fonction programmée, quelles pratiques sociales ? Quels sont les usagers qui ont véritablement accès à l'espace, malgré le statut public ou privé ? Et quels sentiments d'intimité ou d'« extimité » s'inscrivent dans les configurations formelles ? C'est sur ces différentes dimensions, conçues et vécues, que s'appliquent les principes d'un aménagement convivial : congruence, diversité qualifiée, adéquation et unité. Ces principes de structuration visent à définir les conditions d'une urbanité vécue, urbanité qui, comme le rappelle Marcus Zepf, « constitue souvent un 'principe dialectique entre extrêmes' (sécurité-hétérogénéité, privé-public, opposition d'usages, etc.) dans un cadre qui permet la cohabitation et la co-présence de ces extrêmes ».

• Le principe de congruence est défini, pour un élément donné de l'espace public, par la conformité entre ses différentes dimensions, et notam-

ment entre l'espace tel qu'il est conçu et son vécu par les usagers : un espace vert permet-il différents usages tels que le jeu, la détente, etc. ? Quelle est l'accessibilité sociale réelle de cet espace légalement public ? Quelles sont les ambiances générées par les configurations sensibles ?

• La diversité qualifiée a trait, au sein d'un ensemble comme le quartier, à l'existence d'une variété d'espaces collectifs permettant la diversité des usages : des usages « normaux » tels que la marche ou plus atypiques comme le patin, des usages introvertis (lire) ou extravertis (faire du sport). Cette diversité peut s'exprimer également dans le registre de l'accessibilité sociale : la place centrale est utilisée par tous, des commerces ethniques ou des cafés branchés s'adressent plutôt à certains groupes, alors que les individus peuvent s'approprier un banc public, un espace gazonné.

• Le principe d'adéquation se réfère à la façon dont les éléments de l'espace public interagissent avec leur environnement. Chaque entité d'espace public peut entrer dans un rapport de complémentarité, d'indifférence ou d'opposition avec son contexte, qui peut se manifester soit du point de vue des fonctions en présence, des caractéristiques sociales, des usages ou des ambiances. Selon le contexte, un espace peut fonctionner de manière plus ou moins satisfaisante : le même banc public, selon sa localisation, sera plus ou moins propice à l'intimité ou à la « visibilité ».

• L'unité est ce qui décrit la cohérence entre les différents éléments de l'espace public à une échelle donnée. Elle est le dénominateur commun entre ces espaces, et donne un sens à la diversité au-delà des multiples intérêts particuliers. Au niveau d'un quartier, l'unité peut être concrétisée par la vocation locale des aménités, ou par le fait que les espaces collectifs ont en commun d'être accessibles aux usagers du quartier. Quant à l'unité spatiale, elle est portée par ce qui matérialise le lien entre les différents éléments de l'espace public. Il peut s'agir de la continuité des cheminements entre les secteurs, d'une centralité ou d'un marqueur symbolique qui polarisent, mais aussi d'une certaine cohérence des espaces verts ou des formes bâties. Ces principes pour des espaces publics conviviaux ne constituent pas de nouvelles normes d'aménagement, mais proposent une grille de lecture, des registres d'analyse de la qualité urbaine. De manière générale, il s'agit de trouver le juste équilibre entre, d'une part, les règles à respecter et, d'autre part, la liberté nécessaire à l'expression des diversités.

(1) Pour des références et un développement plus complets, se référer à la communication intégrale disponible à l'adresse <http://www.unil.ch/ouvdd/page59700.html>



Interview

Hélène Bernard est architecte à l'Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise (Audiar).

En s'appuyant sur les programmes de renouvellement urbain à Berlin, et à partir de la démarche de participation mise en œuvre à Rennes, elle décrit comment et à travers quels modes d'intervention et règles de base, les habitants peuvent être impliqués dans l'élaboration du projet ainsi que l'apport de ces démarches participatives.

La participation : d'une démarche thématique à une démarche stratégique

Les Cahiers – Pouvez-vous nous expliquer les différents modes d'intervention et niveaux de concertation ?

Hélène Bernard – La démarche participative des habitants peut se faire selon plusieurs modes d'intervention sur différents thèmes et à différentes échelles : les extensions urbaines, le renouvellement urbain, la politique de la ville, et l'échelle du grand territoire.

Il existe également plusieurs niveaux de participation :

- L'information, qui consiste à expliquer le projet et ne vise pas forcément l'adhésion des personnes, ni le recueil de leur point de vue.
- La consultation, une information à double sens, qui consiste à recueillir les points de vue des personnes informées et consultées, en mettant, par exemple, à leur disposition un cahier de recueils. Leurs propositions sont susceptibles de modifier le projet, mais il n'y a pas de restitution auprès des personnes sur les éléments pris en compte.

- La concertation, qui se fait dans le cadre de groupes de travail. C'est une élaboration conjointe de solutions avec les acteurs concernés par le projet. Les résultats ne

sont pas forcément un projet, mais peuvent être des « visions » ou des pistes d'actions. La décision revient à l' élu et le pourquoi est restitué à l'ensemble du groupe.

- La coproduction, qui va beaucoup plus loin : c'est un partage de décisions. Le projet sera coproduit avec les habitants, les différents acteurs et les élus, ces derniers ne pouvant plus intervenir en aval.

Il est très important de définir en amont le cadre de la participation, le rôle de chacun, notamment celui de l' élu, la façon dont les résultats vont être pris en compte et restitués.

L. C. – À travers vos expériences françaises et allemandes, comment qualifieriez-vous aujourd'hui la participation des habitants dans l'élaboration des projets urbains ?

H. B. – En France et en Allemagne, la participation des habitants ne correspond pas aux mêmes objectifs et n'emploie pas les mêmes méthodes. En Allemagne, la participation des habitants est considérée comme une action stratégique d'intervention. Elle s'inscrit dans

une politique de renouvellement urbain doux qui avance « pas à pas ». Les Allemands s'appuient un peu sur des modèles exogènes qui viennent « d'en haut » (méthode descendante) et s'inspirent beaucoup de la réalité du terrain (méthodes ascendantes). Dans le cadre du programme allemand « Ville sociale », équivalent de la politique de la ville en France, l'objectif est d'améliorer les conditions de vie des habitants dans le quartier en lien avec du développement économique. La participation et l'implication des habitants contribuent ainsi à des objectifs de cohésion sociale et à un renforcement de la citoyenneté. Elle est abordée de manière pédagogique et pragmatique. La contribution des populations à l'amélioration de leurs conditions de vie permet de les mettre face à leur responsabilité et de leur donner confiance. De plus, la création de réseaux sociaux en parallèle du projet permet une action sur le long terme pour le quartier. Le rapport au citoyen est différent, son avis est respecté et devient fondamental dans l'élaboration du projet.

tal dans l'élaboration du projet.

En France, la participation des habitants est abordée comme une thématique transversale. Certains points de blocage peuvent être

identifiés. Le problème est souvent l'attitude envers le citoyen. Nous avons du mal à gérer l'humain et le comportemental dans les projets. Les Allemands disent souvent que nous avons une vision *aus der Vogelperspektiv*, une vision en vue aérienne. À cette échelle, il est effectivement difficile de travailler dans la dentelle. Le problème tient à la relation entre ceux qui pensent être les auteurs du projet et le citoyen. La présence forte de l' élu fait oublier de poser la question suivante : le projet est-il légitime et, si oui, aux yeux de qui ? Il est nécessaire de se poser la question de l'apport des citoyens concernés et de son imbrication à la vie et à l'histoire du projet. Il est également nécessaire de mettre les habitants en confiance, de leur faire comprendre qu'ils sont capables d'avoir des idées et, surtout, que leurs idées intéressent les spécialistes. Leur implication passe ensuite par des actions concrètes comme des sondages interactifs ou des ateliers de concertation ayant pour objectif de relever tout ce dont ils ont besoin pour que leur quartier leur soit plus attractif et viable à long terme. Nous avons du mal à assimiler qu'il est plus facile d'organiser

« La réussite de la participation des habitants nécessite une forte volonté politique, des professionnels de la concertation, des moyens financiers, du temps et le respect des habitants. »

Références bibliographiques

- BERNARD Hélène, *Paroles d'acteurs, participation des habitants au renouvellement urbain à Berlin*, PUCA, 2006.

la participation et de faire avancer un projet lorsque les habitants ont participé, à leur échelle, à l'élaboration des enjeux et des grandes lignes directrices. Or, aujourd'hui, nous sommes très vite dans le «faire». Le projet urbain arrive très vite comme LA solution aux problèmes. Il y a une véritable difficulté à faire le lien permanent et concret entre le développement social et le projet urbain.

L. C. – Comment les collectivités locales devraient-elles prendre en considération la participation des habitants ?

H. B. – Impliquer et mobiliser les habitants exige de la méthode. On entend souvent que la participation «complique tout». Or l'administration, organisée de manière sectorielle, a du mal à s'accorder avec la pensée transversale de l'habitant. Engager une participation implique de faire entrer un nouvel acteur aux dimensions plurielles dans la procédure décisionnelle et d'aller vers d'autres modes d'organisation. Une équipe pluridisciplinaire (architectes, urbanistes, sociologues et planificateurs sociaux) implantée localement, s'inspirant du modèle de management de quartier en Allemagne, pourrait faire le lien entre les différents acteurs, organiser la concertation et la mobilisation des habitants pour leur quartier et être lieu de décentralisation de la décision. La participation doit être un processus permettant d'enrichir le projet urbain et d'y intégrer le développement social. Le véritable enjeu étant de réussir à gérer les besoins spécifiques de chacun (à ne pas confondre avec les intérêts particuliers), à trouver des solutions équitables pour les acteurs concernés (habitants, commerçants, bailleurs sociaux, propriétaires privés, collectivités...) et aller pas à pas vers les finalités du développement durable.

Des ateliers de concertation sont mis en place pour définir les lignes directrices du projet.



L. C. – Quelles seraient les règles de base de la participation des habitants ?

- H. B. – J'en énumérerais sept fondamentales :
- *Les modes participatifs exigent des démarches transparentes.* L'instauration du dialogue entre les différents partenaires préconise la confiance mutuelle et la circulation de l'information.
 - *La participation des habitants doit être considérée comme un enrichissement du projet.* La vision pratique et économe de l'habitant permet aux autorités administratives et aux concepteurs de faire des projets adaptés aux conditions locales de plus en plus difficiles.
 - *Le résultat doit être satisfaisant.* Les habitants investissent de leur temps, ils veulent que leur engagement ait rapidement des retombées positives sur les quartiers.
 - *L'accès aux modes participatifs doit être facilité.* Afin d'impliquer les habitants issus de milieux socioculturels différents, un travail d'information et d'incitation doit être fait auprès de toutes les populations. Les conditions locales déterminent les méthodes.
 - *La participation des habitants demande du temps.* Mettre en place des instruments afin de faire apparaître les différents points de vue, exigences ou attentes représente souvent des démarches laborieuses et de longue haleine.
 - *La participation des habitants requiert la capacité d'expérimenter.* S'appuyer sur les potentiels locaux signifie aussi promouvoir l'émergence de projets issus des quartiers eux-mêmes. De ce type de démarches, fondées sur le citoyen par exemple, peuvent naître de nouvelles idées aux «couleurs locales» qui doivent être regardées avec souplesse et ouverture d'esprit par les autorités administratives et politiques.
 - *Activer et coordonner la participation des habitants professionnellement.* Le travail de médiation et de coordination entre les différents acteurs locaux doit être assuré par une structure de pilotage ayant «pignon sur rue» dans les quartiers concernés. Pour ce type de structure, il est conseillé de monter un partenariat public-privé.

En conclusion, l'enjeu de la participation des habitants est avant tout social. Il permet de comprendre et de mieux faire accepter le projet. La réussite de la participation des habitants nécessite une forte volonté politique, des professionnels de la concertation, des moyens financiers, du temps et le respect des habitants.

Propos recueillis par Amélie Darley
et Gwénaëlle Zunino



Interview

Jean Hurstel est fondateur et président du réseau culturel européen Banlieues d'Europe, qu'il a créé en 1990.

L'action artistique est l'occasion de modifier le regard des citoyens sur leur ville et de les impliquer dans un projet collectif. S'inscrivant dans cette logique, le réseau Banlieues d'Europe souhaite fédérer les multiples initiatives culturelles développées dans les quartiers.

L'action artistique dans la ville

Les Cahiers – Quelles sont les missions du réseau « Banlieues d'Europe » ?

Jean Hurstel – « Banlieues d'Europe » est un réseau européen créé en 1990 qui a pour objet de fédérer des projets artistiques et culturels menés dans les quartiers défavorisés européens. La démarche est d'abord née en Lorraine, en situation de banlieue nationale, puis, très vite, nous avons voulu voir les projets et les actions artistiques développés au sein des quartiers en difficulté dans les différents pays européens. C'est ainsi que le réseau s'est peu à peu constitué, dans le but de fédérer des projets qui lient un artiste et la population d'un quartier, autour de la création d'un spectacle, d'une vidéo, d'une œuvre artistique. De l'échange entre un artiste et un groupe d'habitants naît une création artistique, c'est un processus de création dynamique dont on ne connaît pas l'aboutissement au départ.

Les missions de ce réseau consistent à créer un centre de ressources, organiser des rencontres et faire partager des réflexions sur le thème de l'action artistique dans la ville. Des échanges d'expériences se mettent en place entre différentes villes européennes sur la base de projets communs : Berlin travaille avec Barcelone, Lyon avec Bruxelles, Turin avec Glasgow, etc. Les rencontres de Banlieues d'Europe se veulent positives pour que les porteurs de projets se rencontrent et conçoivent des projets ensemble.

À travers ces projets, nous avons pu constater qu'ils permettent à des personnes d'exprimer leur créativité, leurs possibilités, leur esprit critique et de développer un sentiment d'appartenance à la ville et au quartier. Les gens ne s'identifient plus seulement à leur origine ou à leur religion, mais ils s'identifient à un quartier ou à une ville, parce qu'ils ont pris part à ces différentes productions. Ces actions artistiques jouent le rôle de forum démocratique permettant d'échanger librement avec ses voisins pour que chacun apprenne de l'autre. Le réseau réunit aussi bien des projets de grande ampleur, tels que la « Zinneke Parade » à Bruxelles, carnaval réunissant tous les deux ans, depuis 2000, des milliers de participants, que des projets minuscules avec quinze ou vingt participants, comme à Birmingham, où des ateliers de pratiques artistiques ont été mis en place dans les écoles.

L. C. – Quelles formes l'art dans la ville peut-il prendre ?

J. H. – La place de l'art en ville peut prendre des formes différentes. La plus évidente est certainement l'implantation d'un musée dans le but d'attirer visiteurs et touristes et de dynamiser l'image de la ville. C'est le cas du musée Guggenheim à Bilbao, du musée du Louvre à Lens, du centre Georges Pompidou à Metz... La création d'événements tels que des festivals est une autre façon de lier l'action artistique et la ville. Enfin, l'autre possibilité est de se tourner vers l'intérieur de la ville et de faire participer la population. Par rapport aux différents acteurs qui font la ville, les artistes ont cet avantage d'avoir un regard différent, car ils n'appartiennent pas à une institution et ne répondent pas à une commande. Dans l'exercice libre de création artistique, les gens livrent leurs représentations et expriment leurs désirs. À travers l'art, on peut ainsi comprendre comment la ville fonctionne de l'intérieur.

L'art est au centre du lien social. À Strasbourg, nous avons l'exemple d'un groupe de rap qui a monté un spectacle avec les jeunes du quartier. À l'issue de ce travail, deux danseurs ont été engagés. Le spectacle a été présenté sur une scène parisienne. Cela a permis à tout le quartier de porter un autre regard sur lui-même et au quartier de changer son image. Les banlieues françaises ont cette spécificité de regrouper des populations discriminées (ménages pauvres,

« Le réseau Banlieues d'Europe s'est constitué dans le but de fédérer des projets qui lient un artiste et la population d'un quartier, autour de la création d'un spectacle, d'une vidéo, d'une œuvre artistique. Il visait aussi à développer l'esprit critique et le sentiment d'appartenance à la ville. »

populations immigrées, chômeurs, femmes isolées, etc.), souvent porteuses d'une diversité culturelle, d'une force d'imagination, de créativité, fertiles pour l'expression artistique. Autre forme de lien social, le défilé de la Biennale de la danse, à Lyon, a réuni près de 5000 participants et mis en scène vingt-deux chorégraphes. C'est le fruit d'un travail de dix-huit mois, qui réunit des projets très divers selon les quartiers et les villes participants. C'est une manifestation forte de l'unité d'une ville. De la

Références bibliographiques

- HURSTEL Jean, *Réenchâter la ville*, L'Harmattan, février 2006.

même manière, à Belfast, le carnaval «The Beat Initiative» réunit toutes les communautés autour d'un événement préparé par l'ensemble de la population.

L. C. – Dans votre ouvrage, *Réenchâter la ville*, vous citez le quartier d'Ottakring à Vienne. Pouvez-vous nous décrire ce projet initié par la ville ?

J. H. – Le projet d'Ottakring a été lancé il y a cinq ou six ans sur un marché exotique dans la périphérie de Vienne. Initiée par la ville et la chambre de commerce, l'idée de départ était simplement de mettre gratuitement à disposition d'artistes les magasins vides du quartier. Cela a permis à nombre d'entre eux de s'installer, de créer une animation nouvelle dans le quartier et, à partir de là, un ensemble d'actions, d'initiatives et de projets est né. Les artistes y étant mélangés aux commerçants, aux restaurants, etc., un équilibre s'est créé, sans produire le phénomène de «gentrification» que l'on observe souvent dans ce type de démarche. Au départ, les échanges étaient très informels, puis, peu à peu, un festival s'est créé et des centaines de projets sont nés. Le phénomène s'est donc développé sur des bases informelles de manière très rapide et, aujourd'hui, le festival ainsi que les différents projets continuent de vivre. Cet exemple est tout à fait transposable en France.

L. C. – Lors des dernières rencontres du réseau Banlieues d'Europe⁽¹⁾, quels sont les messages essentiels à retenir de la table ronde réunissant plusieurs collectivités locales européennes ?

J. H. – La table ronde abordait les cas de Barcelone, Bucarest, Lyon, Sheffield et Turin. Un intervenant, élu ou urbaniste, décrivait les problématiques de chaque ville et présentait les

projets artistiques développés ainsi que leur effet sur la ville. Il ressort de ces retours d'expériences que, dans ces villes confrontées à des problématiques très différentes, les politiques culturelles développées avec des artistes et des populations ont changé la vie urbaine.

À Sheffield, ville dont on peut dire qu'elle a été sinistrée industriellement, l'urbanité et le cadre de vie ont changé positivement, grâce aux divers projets artistiques tels qu'un travail de fresques et d'interventions visuelles sur la ville. Cette expérience montre que, même avec des moyens très pauvres, on peut arriver à des choses étonnantes du point de vue artistique. À Turin, le projet «la périphérie au cœur de la cité», initié par la ville, consistait en un vaste programme de réhabilitation de bâtiments, de réalisation de programmes sociaux, d'actions de formations touchant différents quartiers. Dans chaque quartier, des actions culturelles ont été développées pour faire le lien entre les projets économiques, de formation, de réhabilitation. La rénovation a fonctionné grâce à une véritable participation de la population au travers de ces projets culturels. Aucune décision urbanistique ou architecturale n'a été prise sans que les groupes de différents quartiers n'aient été associés. Cela a été mis en forme et présenté sous forme de spectacles de théâtre, de livres, etc. C'est un excellent exemple de démarche intégrée. Aujourd'hui, les troupes de théâtre, les ateliers d'écriture implantés dans ces différents quartiers continuent leur action en faveur de la participation des habitants. Cela a permis d'intégrer des communautés étrangères. Les ateliers d'écriture ont conduit à la publication de livres sur l'histoire et le devenir de chaque quartier.

En conclusion, les villes doivent aujourd'hui faire face aux problèmes de discriminations et de ségrégations sociales. Face à ces problèmes, l'action culturelle joue un rôle essentiel dans la «recréation» de l'urbanité. On ne refait pas la ville uniquement avec des bâtiments ou avec l'urbanisme. Lorsque les gens ont conscience d'appartenir à une ville, qu'ils sont associés à une démarche urbaine, on peut refaire de la ville avec de l'imaginaire et du symbolique. Le projet artistique est un vecteur essentiel de ce renouveau de l'image et de l'imaginaire urbains.

Propos recueillis par Amélie Darley
et Gwénaëlle Zunino

(1) 15^e Rencontres du réseau Banlieues d'Europe: «Altérité, créativité, diversité: transformations urbaines et nouvelles pratiques culturelles des quartiers en Europe». 11-13 septembre 2008, Lyon, France.
www.banlieues-europe.com

Le projet artistique permet de recréer de l'urbanité avec de l'imaginaire et du symbolique. Biennale de la danse, Lyon.





Anticiper

Un détour par les utopies actuelles fait ressortir un certain nombre de préoccupations nouvelles auxquelles la ville de demain devra répondre. En effet, la ville du ^{xxi}e siècle est une ville en mutation qui doit s'adapter à la transformation des ménages, des rapports sociaux, à l'évolution des mobilités et à la croissance démographique. Pour répondre à ces enjeux, les innovations à mobiliser en matière d'urbanisme sont multiples. Sur le plan technique, la modélisation et la visualisation en trois dimensions se développent en tant qu'outils de partage de la connaissance, de communication et d'aide à la décision. Les espaces publics accueillent de nouvelles fonctions, devenant à la fois lieux de mobilité, d'échanges et d'animation. Dans ce cadre, par une mise en spectacle de la ville, l'intervention artistique permet aux citoyens d'avoir un nouveau regard sur l'espace public. Enfin, dans un contexte institutionnel changeant, un des principaux sujets d'innovation concerne les pratiques professionnelles. Les métiers d'« ensembleurs » facilitant l'échange entre les différents acteurs prennent une place prépondérante. Par rapport à ces évolutions, quel sera le rôle des pouvoirs publics et comment s'organiseront-ils, notamment par rapport aux acteurs privés ?

Petit détour par les utopies d'aujourd'hui

Amélie Darley
Gwénaëlle Zunino
IAU île-de-France



Smashworld imagine une ville où la compacité est poussée à l'extrême pour répondre aux enjeux démographiques et de mobilité.

Aujourd'hui, les utopies urbaines telles qu'elles ont été formulées par Thomas More dans son *Utopia*, par Charles Fourier à travers le concept du *Phalanstère* ou encore par Ebenezer Howard, inventeur des cités-jardins, n'existent plus en tant que telles, c'est-à-dire formalisées par des écrits et profondément attachées à une vision nouvelle de la société. Pourtant, de nombreuses visions urbaines, qu'elles soient des rêves, des utopies ou des idéaux, continuent d'être produites dans différents cadres. De nombreux projets et théories sont développés dans le cadre d'appels à idées, de concours, de diplômes ou d'essais d'urbanisme et d'architecture. Des expérimentations architecturales et urbaines, sans devenir des modèles reproductibles, nous apportent des pistes nouvelles. Enfin, les créations artistiques peuvent nourrir la réflexion sur la ville de demain. Cet article s'intéresse spécifiquement aux théories et aux créations qui naissent aujourd'hui pour dresser un bilan des visions et des préoccupations actuelles sur la ville future. Sans prétendre offrir un panorama exhaustif, ce détour aborde les concours d'idées, les appels à projets, les expérimentations urbaines, les romans d'anticipation, les films de science-fiction et les mondes virtuels. Il nous aide à entrevoir des réponses aux enjeux que sont l'étalement urbain, la mobilité, la cohésion sociale, les évolutions démographiques, les évolutions climatiques ou encore la consommation énergétique. Qu'il s'agisse de créations *ex nihilo* ou de transformations de villes existantes,

Cet article est une invitation à parcourir les utopies, les idéaux et les rêves d'aujourd'hui sur la ville de demain en tant que reflets des préoccupations qui interpellent l'urbanisme. Ce petit détour par les utopies d'aujourd'hui ouvre la réflexion sur les formes que pourraient prendre les villes pour s'adapter et profiter des évolutions environnementales, technologiques, sociales, etc. C'est aussi l'occasion de chahuter nos modèles urbains et d'entrevoir ainsi de nouvelles pistes.

que l'on soit à l'échelle du bâtiment ou à l'échelle du système urbain, ces divers projets nous aident à bousculer notre vision de l'avenir des villes. Ils nous invitent à imaginer, à rêver et à remettre en question des références que nous tenons aujourd'hui pour acquises. Ils nous permettent de sortir des productions urbaines classiques et des contraintes de gestion des villes au jour le jour.

De ces différentes visions, il se dégage une série de grands enjeux auxquels la ville du XXI^e siècle semble devoir répondre. Au premier rang de ces enjeux de mutation et d'innovation urbaines, il y a le renforcement et la diversification de la demande de mobilité. La plupart des réponses à cette mobilité ne sont pas techniques, mais elles relèvent plutôt d'une adaptation des formes architecturales et urbaines : superposition de flux, verticalités, cellules transposables et villes éphémères.

L'accroissement de la population urbaine est une deuxième préoccupation forte qui ressort de ces visions et, pour beaucoup, la réponse se trouve dans la hauteur et la verticalité. Qu'il s'agisse d'architectures de tours, de surélévations et de greffes de l'existant, l'accent est mis sur des formes architecturales permettant de s'adapter aux besoins des activités citadines et donc de mieux gérer une population plus importante.

La préservation des ressources naturelles est également un enjeu important dans ces différentes visions. Comment gérer les ressources

en eau, maintenir une biodiversité en ville, économiser l'espace, autant d'enjeux auxquels ces visions utopiques répondent avant tout par des innovations techniques intégrées aux savoir-faire urbanistiques (récupération d'eau, agriculture hors-sol, culture d'algues). Mais beaucoup d'utopies envisagent des symbioses entre le milieu naturel aquatique et les milieux urbains, une vision d'avenir où chacun puiserait des ressources chez l'autre.

Assez proche de cette préoccupation, la performance énergétique est très largement abordée dans des visions techniques et architecturales qui généralisent et intègrent aux constructions, la géothermie, l'éolien et le solaire. Enfin, la dépendance alimentaire appelle des techniques agricoles innovantes et une plus grande intégration de l'agriculture à la ville.

Vers des villes autonomes

L'enjeu de l'accès aux ressources énergétiques et alimentaires est déjà suffisamment présent dans les discours politiques pour être intégré dans de nombreuses visions des villes futures. L'autosuffisance des villes est un concept parfaitement intégré dans les appels à projets et traité de différentes manières.

Le rêve commence à l'échelle du bâtiment. Sortes de micro-utopie, pour réduire leur empreinte écologique, de nombreuses constructions mobilisent des concepts fondés sur des procédés techniques innovants ou des

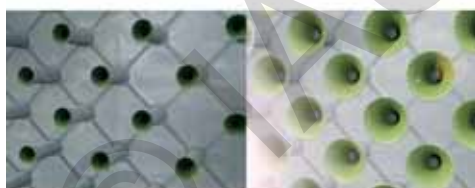
formes urbaines nouvelles. Le projet «Habitat 2020», imaginé par Probes-Philips, est un projet d'habitat neutre pour l'environnement. Ces bâtiments sont recouverts d'une membrane qui absorbe l'air, l'eau et la lumière extérieurs, pour les restituer à l'intérieur sous forme d'eau purifiée, d'air climatisé naturellement et d'électricité. À l'inverse, cette membrane rejette vers l'extérieur l'air pompé à l'intérieur du bâtiment et purifié.

Dans une approche plus esthétique que technique, Luc Schuiten imagine, quant à lui, des maisons élaborées à partir de la structure d'un arbre, des jardins verticaux ou encore une cité de toits-jardins, autant d'anticipations des cités du futur qui se veulent aussi autonomes en énergie. Mettant également l'accent sur la forme architecturale, les architectes Pierre Sartoux et Augustin Rosenstiehl imaginent, à travers leur projet de «Tour vivante» des villes verticales capables d'associer production agricole, habitat et activités.

D'où vient le mot «utopie»

Le mot utopie est formé du grec «ou-topos» qui signifie «en aucun lieu» ou «lieu du bonheur». Il trouve son origine dans l'œuvre de Thomas More⁽¹⁾ où il évoque la construction imaginaire d'une société idéale. Contrairement à une idéologie qui désigne une science des idées et qui est fondée sur des réalités, l'utopie prend place dans un lieu qui n'existe pas et à une époque non définie. Dans ce sens, elle est proche de l'idéal, qui est le modèle d'une perfection absolue qui n'existe que dans la pensée et non dans le réel, et qui répond aux exigences esthétiques, morales et intellectuelles d'un individu ou d'un groupe. Quant au rêve, il est une représentation idéale ou chimérique de ce que l'on veut réaliser, de ce que l'on désire.

(1) *Utopia*, Thomas More, 1516



Le projet Habitat 2020 est un projet d'habitat neutre pour l'environnement.



Dépassons la forme architecturale et regardons comment des systèmes urbains dans leur ensemble peuvent développer une plus grande autonomie. Le projet pour San Francisco 2108 d'Iwamoto Scott présenté dans le cadre du concours «City of the future» est certainement l'un des plus étonnants. Il offre une vision de San Francisco en 2108 qui mêle différents principes : la culture des algues pour l'alimentation et la production d'hydrogène ; l'installation de capteurs de brouillard pour la production d'eau ; la création d'un réseau de distribution d'énergie géothermique. Enfin, la création de champs intégrés dans la ville permet d'appréhender de nouveaux modes de relations entre villes et campagnes. À ce fonctionnement urbain innovant s'ajoute une réflexion sur des formes architecturales originales.

Luc Schuiten imagine une cité de toits-jardins autonome en énergie.



San Francisco 2108 offre une vision utopique à l'échelle de la ville.

Plus représentatif des concepts développés aujourd'hui dans de nombreux projets, le projet de Dongtang en Chine, piloté par l'agence Arup, est une ville écologique entièrement autonome en énergie et en nourriture, grâce à des éoliennes, des panneaux solaires, etc. Là encore, l'idée de créer des champs en ville est mise en avant comme une solution pour satisfaire au principe de proximité en matière de production alimentaire. Ce projet devait voir le jour en 2010, mais sera finalement reporté.

Retenons que la ville autonome se doit aussi



Dongtang est un projet de ville écologique, complètement autonome en énergie et en nourriture.

d'être robuste et pour cela elle doit éviter de s'appuyer sur des systèmes complexes à la vulnérabilité forte.

Les villes de la mobilité : entre nouveauté et retour aux réalités

La mobilité des citoyens est un des principaux éléments constitutifs du fonctionnement des villes. Alors que l'évolution des modes de vie et l'accroissement des populations urbaines implique une diversification des mobilités, il faut penser la ville de demain en s'interrogeant sur la manière de gérer ces mobilités. Or, les réponses apportées dans la plupart des visions qui traitent de la mobilité ne résident pas dans une amélioration de la performance technique des transports, mais plutôt dans une adaptation de la ville à cette mobilité.

Dans son ouvrage *L'urbanité numérique. Essai sur la ville en 2100*⁽²⁾, Dominique Boullier entrevoit une « ville mobile », dans laquelle ce n'est plus l'individu qui se déplace, mais la ville qui se transforme en fonction des heures de la journée et au gré des usages. Sans aller aussi loin, cette « urbanité numérique » peut permettre de faciliter les déplacements. C'est en tous cas l'ambition affichée du projet de New Songdo, une ville laboratoire implantée sur une île coréenne, dans laquelle, parmi d'autres innovations technologiques de pointe, tous les systèmes d'informations partageront leurs données et une carte unique servira à prendre le métro, payer son parking, voir un film et ouvrir son appartement. Si les réponses à une mobilité croissante reposent souvent sur des technologies sophistiquées, certaines visions tentent d'y apporter une réponse formelle. Dans le film de Luc Besson *Le cinquième élément*, Jean-Claude Mézières⁽³⁾ a imaginé une ville à l'architecture

(2) *L'urbanité numérique, Essai sur la ville en 2100*, Dominique Boullier, l'Harmattan, 1999.



New Songdo est une ville laboratoire numérique.

aérienne où la verticalité offre une réponse à une mobilité accrue. Sans faire appel à un univers imaginaire aussi futuriste, les villes asiatiques ont depuis longtemps adopté cette solution consistant à superposer les flux et nous offrent une vision réaliste de ce que serait une ville aux multiples strates organisationnelles. Enfin, lorsque nous parlons de mobilité accrue, nous n'évoquons pas uniquement les mobilités quotidiennes des citoyens. Elle intègre également les mobilités résidentielles et professionnelles. Les citoyens devront pouvoir changer de lieu d'habitat, de lieu de travail, au gré des évolutions familiales, de leurs aspirations ou, au contraire, de leurs contraintes personnelles. On en vient au concept des villes modulaires, des villes d'appoints ou des villes à durée déterminée, pouvant apporter des réponses en situation de crises ou de pics démographiques. L'artiste plasticien Alain Bublex⁽⁴⁾ a revisité les concepts d'«Instant City» et de «Plug-in City»⁽⁵⁾ pour porter un nouveau regard sur la ville. Il imagine ainsi des formes urbaines composées de cellules standardisées et interchangeables utilisées pour répondre à des besoins sans cesse en évolution.



Alain Bublex imagine une ville évolutive à partir de cellules interchangeables. Plug-In City, 2000 - Leipzigerstrasse, 2003.

Ces idées se sont concrétisées dans le projet de «Container City» réalisé à Londres en 2001 : 60 appartements ont été réalisés à partir de 123 conteneurs empilés en un ensemble asymétrique et coloré. Depuis, ce concept s'est exporté à Amsterdam et d'autres villes comme New-York, Montréal ou Las Vegas sont intéressées pour faire des logements. Un promoteur veut également réaliser un hôtel pour les Jeux olympiques de 2012 à Londres. Au-delà de la ville qui se transforme pour s'adapter aux évolutions sociodémographiques, il existe aussi des villes éphémères, conçues pour être montées et démontées rapidement



Un nouveau concept de ville modulaire : Container City.

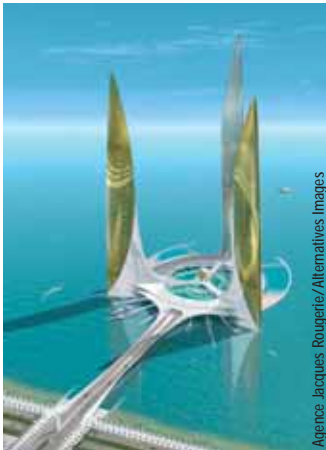
et à moindre coût. L'architecte Shigeru Ban a créé des villes entièrement construites de rouleaux de papier. D'abord imaginées comme des solutions temporaires suite à des catastrophes naturelles, ces constructions éphémères se développent pour devenir de véritables quartiers de ville. Selon cette idée, les architectes Grego Pils et Andreas Claus Schnetzer ont également conçu des constructions constituées de palettes.

Ces constructions éphémères sans être durables ne contribuent-elles pas à la ville durable par la réversibilité qu'elles permettent et par leur faible coût ?



Des constructions éphémères pourraient contribuer à des villes durables.

(3) Les décors urbains du film *Le cinquième élément* sont directement inspirés de la bande dessinée *Valérian*, tome 15, «Les cercles du pouvoir», Mézières et Christin, Dargaud, 1994. (Cf. *Les extras de Mezière*, n° 2, «Mon cinquième élément»).
 (4) BUBLEX Alain, *Projets en chantier*, Toulouse, Ecocart, 2001.
 (5) Projets de ville modulaire imaginés par l'architecte Peter Cook dans les années 1960.



Agence Jacques Rougerie/Alternatives Images

Le projet «City in the Ocean» illustre le concept de ville aquatique.

Imaginer des villes amphibies et des villes atmosphériques

L'accumulation de gaz à effet de serre dans l'atmosphère perturbent nos climats et les changements envisagés pourraient avoir différentes conséquences selon les régions du monde : désertification de certaines et immersion pour d'autres. À défaut d'offrir des réponses à ces bouleversements climatiques, certaines visions urbaines nous permettent d'imaginer ce que pourrait être une ville cohabitant avec des milieux contraints tels que les déserts ou les milieux aquatiques. Las Vegas ou Dubai ont montré qu'il est tout à fait possible, grâce à des technologies sophistiquées, de créer des villes de grande taille en milieu désertique. À l'inverse, les projets de villes amphibies et de villes atmosphériques relèvent encore de l'imaginaire.

Le monde aquatique a toujours attisé l'imaginaire des hommes et suscité des mythes qui perdurent. De «Milliard City», la ville de *L'Île à hélice*, imaginée par Jules Verne⁽⁶⁾, à la «ville flottante» de Paul Maymont, imaginée au large de Monaco dans les années 1960, les créations de villes insulaires et sous-marines sont multi-

«L'Île AZ» est un projet de ville pouvant se déplacer sur la mer.



www.zoppini.fr/Jean-Philippe ZOPPINI Architecte

ples dans l'histoire de l'architecture comme en littérature.

Les projets de «villes sur l'eau» sont nombreux. Jacques Rougerie est un des concepteurs les plus connus de ces villes aquatiques. La «City in the Ocean» est imaginée pour l'émirat d'Abu Dhabi. Il s'agit d'un «parc de la mer» construit au cœur d'un lagon semi-artificiel surmonté de trois tours de 320 mètres de haut représentant le trident de Neptune.

À une échelle plus large, dans ses «projets pour vivre demain sur l'eau», l'architecte Jean-Philippe Zoppini met en avant le respect du milieu aquatique sur lequel ses villes prennent place. Dans le cadre de l'exposition universelle de Shanghai en 2010, l'un de ses projets pourrait se concrétiser à travers la réalisation de «L'Île AZ», une île d'acier d'une circonférence de 1 000 mètres, située 78 mètres au-dessus du niveau de la mer et qui devrait se déplacer sur les mers sans créer de pollution.

Faisons un pas supplémentaire dans le rêve et l'imaginaire et regardons les projets de constructions amphibies imaginés comme de futurs lieux de vie. Autre projet développé par Jacques Rougerie, «SeaOrbiter» n'est encore qu'un bâtiment sous-marin, laboratoire d'exploration des milieux aquatiques, mais pourrait préfigurer ce que serait une ville sous l'eau. Toutefois, le rêve de l'Atlantide semble encore loin. Des étudiants chinois en architecture ont imaginé de préserver la ville historique de Dachang, en la plaçant sous une cloche de verre et en y développant un site vivant. Comment ne pas faire le parallèle avec les réflexions déve-

(6) *L'Île à hélice*, roman de Jules Verne paru en 1895, raconte l'histoire d'un quatuor de musiciens français dans une île propulsée par des hélices. Cette île flottante contient principalement une ville, Milliard City, habitée uniquement par des gens riches.



PHILIPPE ZOPPINI ARCHITECTE / SILAH AU HINS CREATING, BART CHUI, LEWIS CHUI

Le projet «Amphibian Carpet» crée des interrelations entre la ville et le milieu aquatique.



Le film *Renaissance* propose une densification de Paris tout en préservant la silhouette urbaine.

loppées autour des villes souterraines ou encore des stations spatiales où il faut recréer artificiellement des conditions de vie humaine. Alors que plusieurs sociétés américaines vendent des certificats de propriété de parcelles situées sur la lune, les projets de villes dans l'espace ou sur d'autres planètes sont encore rares. L'intérêt de ces villes en milieux difficiles réside dans leur caractère expérimental et non dans le fait qu'elles puissent devenir des modèles. À la croisée des concepts de « villes sous l'eau » et de « villes sur l'eau », la création d'interrelations entre la ville et le milieu aquatique est une question à laquelle le projet « Amphibian Carpet » pour l'aménagement du front de mer de Hong Kong⁽⁷⁾ tente de répondre en imaginant un tapis aquatique pénétrant dans la ville. Tout en proposant des formes urbaines nouvelles, il aborde la question de la ville dans son environnement et la manière de gérer la transition entre le milieu urbain et son environnement naturel.

Si la ville rêvée était une ville compacte

Même s'il semble aujourd'hui y avoir un consensus autour du principe de ville compacte comme réponse aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux, il y a un réel manque de visions positives de la manière dont pourraient se traduire compacité et intensité urbaines. Le livre *Inner City* de Jean-Marc Ligny est un exemple qui nous montre que, dans les imaginaires et les représentations actuels, l'intensification urbaine s'associe souvent au rejet et à l'exclusion. Pour l'architecte Ricardo Bofill, « l'utopie c'est de trouver une méthode qui soit capable d'adapter le concept fondamental de la ville historique aux contraintes modernes »⁽⁸⁾. Pour trouver des visions positives de la compacité urbaine, il faut chercher dans d'autres univers de fiction. Les univers du graphiste Christian Lorenz Scheurer, et notamment les décors du jeu pour les enfants « Smashworld », nous invitent par exemple à imaginer l'évolution du Paris historique répondant aux enjeux de mobilité et de croissance

urbaine par une compacité poussée à l'extrême. Dans un registre moins fantaisiste et nuancé par une vision sociale pessimiste, le film *Renaissance* offre une vision esthétiquement intéressante de Paris en 2054, montrant des structures de verre ou encore des appartements sur vérins hydrauliques qui surplombent le Paris haussmannien tout en veillant à préserver la silhouette de la ville, des dessous de ponts investis par des bars et lieux publics, etc.

Mais l'idée de ville compacte ne devient intéressante que si on la définit par rapport à un mode de vie et non par rapport à des densités ou des hauteurs. Cette compacité pourrait devenir immatérielle, le rapprochement des habitants étant autre que physique.

Si la ville de demain jouait aussi un rôle social ?

Nous l'avons déjà dit, historiquement, les utopies qui ont marqué les théories de l'urbanisme sont pour la plupart fondées sur une utopie sociale. Or, dans les visions futures que nous avons abordées jusqu'ici, cette fonction sociale est souvent très secondaire, voire complètement antinomique avec les investissements colossaux et les surcoûts d'une ville du « tout numérique » ou d'une ville amphibie.

En dehors de quelques projets qui modernisent le concept ancien de la cité linéaire, la manière de vivre ensemble des citadins de demain est peu évoquée dans les visions de la ville future. La littérature ou les romans d'anticipation nous proposent des visions pour le moins négatives qui mettent souvent en exergue des inégalités entre les populations et les territoires des villes. Dans le livre de Jean-Marc Ligny, Paris est envisagée comme un centre moderne et dynamique entièrement connecté au réseau virtuel, ceint d'une barrière au-delà de laquelle la banlieue est décrite comme une banlieue populaire où règne le chaos. Cette ségrégation

(7) Projet des architectes Selah Au, Hins Cheung, Bart Chui et Lewis Chui.

(8) Dans *Villes utopiques, villes rêvées*, Patrice de Moncan, éd. Le Mécène, avril 2003.

Références

- BOULLIER Dominique, *L'urbanité numérique, Essai sur la ville en 2100*, l'Harmattan, 1999.
- BUBLEX Alain, *Projets en chantier*, Toulouse, Ecocart, 2001.
- COOK Peter, *Instant City*, Archigram, 1968.
- COOK Peter, *Plug-in City*, Archigram, 1964.
- OLIVIER JONAS, *Rêver la ville*, DGUHC, 2003.
- DE MONCAN Patrice, *Villes utopiques, villes rêvées*. Le Mécène, 2003.
- PICON Antoine, *La ville territoire des Cyborgs*, Éditions de l'Imprimeur, 1998.
- <http://www.mille-plateaux.org/ville-utopie/>

peut aussi être verticale, telle qu'elle est représentée dans le film, *Le cinquième élément*.

Sans évoquer de nouveaux modèles sociaux, pour Roland Castro, l'utopie réside dans « un profond remaniement des villes qui établiraient de véritables relations entre la périphérie et le centre »⁽⁹⁾. Dans cette idée de limiter au maximum les processus ségrégatifs, le concept ancien de la « cité linéaire » développé par Soria y Mata⁽¹⁰⁾ semble encore d'actualité. Dans ce concept, l'intérêt de la linéarité est d'éviter un développement urbain concentrique conduisant à un rejet vers la périphérie des fonctions les moins nobles de la ville. Le projet « Aérocity » de Pier Paolo Bonandini et Julien Allègre se réapproprie cette idée dans une vision très détaillée en termes de programmation. Il profite de l'infrastructure linéaire inachevée du projet d'aérotrain qui devait relier Orléans à Paris et qui n'a jamais vu le jour. L'idée qui se situe au cœur du projet est de minimiser les coûts de construction en réutilisant une infrastructure existante et les coûts de fonctionnement par un accès plus facile à la ville. Or, assez peu de projets font des coûts de la ville une priorité. De même que peu d'utopies urbaines relèvent aujourd'hui de modèles de société, peu de projets s'appuient sur un système économique urbain novateur. Quelques projets *ex nihilo* développés dans le cadre d'initiatives individuelles proposent des systèmes de fonctionnement ultralibéral, tels que le projet de « New Utopia », reposant sur la théorie du laisser-faire et développé dans les Caraïbes par Howard Turney, riche entrepreneur. Plusieurs autres projets sont développés de cette manière dans des zones *off-shore* tels que le projet de « Freedom Ship » de Norman Nixon. Mais peut-on ici réellement parler de modèle économique novateur pour la ville de demain ?

En revanche, même si certaines utopies revisitent les concepts anciens de ville linéaire ou de cités-jardins, dans ces visions de la ville future, les modèles sociaux et économiques ne sont jamais remis en question en tant que tels. L'utopie sociale relève-t-elle d'abord d'une vision politique qui n'apparaît plus dans les imaginaires de la ville de demain ?

Ce bref panorama des visions actuelles des villes futures fait apparaître qu'il existe peu d'utopies intégrant toutes les composantes du fonctionnement d'une ville dans une vision globale. De plus, certaines questions ne sont pas abordées ni dans les projets ni dans la littérature. Ainsi, de très nombreuses visions reflètent la pensée dominante actuelle et font de l'environnement l'enjeu essentiel de la ville de demain. Le seul écueil est que, souvent, les réponses qu'ils offrent mobilisent avant tout des innovations architecturales et techniques. L'urbanisme devient alors secondaire et l'individu encore plus. Or, une ville est d'abord faite pour ses habitants et ne se limite pas à de la forme ou de la technique. La phase de transition qui s'amorce et la diversité des possibles devraient être un appel à la créativité. Pourtant les utopies urbaines sont assez peu novatrices, dans le sens où elles n'intègrent pas des modèles de sociétés changeantes. Dans cette idée de villes ouvertes à la diversité des possibles et en constante évolution, faut-il vraiment vouloir inventer la ville de demain ? Ne s'agit-il pas d'imaginer des adaptations diverses aux contextes sociétal et environnemental changeant plutôt que de produire des modèles de ville unique ?



Aérocity se réapproprie l'idée de la cité linéaire.

(9) *Op. cit.*

(10) Arturo Soria y Mata (1844-1920) conçoit sa cité utopique linéaire en 1882.

Férial Drosso
Institut d'urbanisme
de Paris
Université Paris-Est

Mutations sociodémographiques et fonctionnement des villes



Transformations de la famille et accroissement des mobilités repositionneront la ville comme objet social.

Face aux contraintes des marchés du logement et aux possibilités définies par les politiques publiques, les ménages, avec leurs moyens propres, mais aussi avec leurs attentes, leurs projets et leur histoire font des arbitrages. Entrent en ligne de compte la taille et le type de ménage, la position dans le cycle de vie, l'environnement physique et social recherché ainsi que les mobilités dites quotidiennes induites par telle ou telle localisation. Ainsi, l'organisation urbaine, liée aux mutations économiques et notamment à la nouvelle localisation des emplois et équipements structurants, est également portée par les comportements résidentiels des ménages. Nous n'entendons pas traiter ici du logement ou de la mobilité, mais de ce que les mutations sociodémographiques entraînent comme conséquences sur ces deux éléments constitutifs du fonctionnement des villes.

Des familles

Les transformations de la famille concernent essentiellement les unions : moins de mariages et plus de divorces ; davantage de couples non mariés (ceux-ci sont plus fragiles que les couples de droit et s'en distinguent sur bien des points, dont les choix résidentiels) ; un Pacs⁽¹⁾ en augmentation rapide et de plus en plus pratiqué par les couples hétérosexuels (75 % en 2002 et 93 % en 2006). Pluralité des formes d'unions, fragilité des unions, mais aussi propension plus faible à en contracter (ainsi les jeunes ne quittent plus forcément leurs parents

Les transformations de la famille et le vieillissement de la population ont et auront des conséquences sur le fonctionnement des villes : évolution de la demande de logements et diversité des mobilités. Férial Drosso décrit ces évolutions en proposant une lecture sociodémographique de la ville de demain.

pour vivre en couple) : on ne s'étonnera donc ni de l'augmentation des familles monoparentales et « recomposées » ni de celle, bien plus spectaculaire, du nombre de ménages d'une personne. Il s'agit là de tendances lourdes, sans doute irréversibles, plus sensibles en Île-de-France et surtout à Paris, qui seraient les laboratoires démographiques de la France. Il ne faut cependant pas en inférer que la famille est morte. L'importance des aides financières, matérielles et affectives qui circulent entre parents et enfants adultes et leur proximité géographique, qui a conduit certains auteurs à parler de « géographie familiale », en sont la preuve.

Pas une, mais des vieillesse

Le phénomène le plus couramment associé à l'allongement de l'espérance de vie est le « vieillissement de la population », accroissement relatif du nombre de personnes âgées au sein de la population totale, qui peut être renforcé ou infléchi par les migrations. L'Île-de-France est une région jeune en raison de l'attraction qu'elle exerce sur les actifs en début de cycle de vie et du départ de ses retraités⁽²⁾ ; Paris vieillit parce qu'il ne peut retenir les familles avec enfants. Aussi, le vieillissement de la population est inégalement réparti sur le territoire. Au plan national, il est irréversible. En revanche, au plan local,

Définition des ménages

L'Insee définit le ménage comme l'ensemble des personnes qui partagent la même résidence principale, qu'ils aient ou non des liens de parenté. Le « ménage », comme catégorie statistique, constitue donc l'entrée privilégiée pour aborder les logiques résidentielles.

On notera que, depuis 2005, l'Insee intègre la question du budget à la définition du ménage.

(1) Pacte civil de solidarité. Depuis 2007, l'analyse statistique des Pacs est autorisée. Le phénomène est urbain, concentré dans quelques régions, notamment en Île-de-France.

(2) Pour l'avenir, une des questions essentielles est le maintien de ces flux ou leur inflexion.



Simon Thomasschke/Asci-Hu

Aujourd'hui, les personnes qui arrivent à la retraite ont encore toute une vie à vivre. Elles ont des comportements diversifiés, notamment en fonction de leur santé, de leurs ressources financières et de leur environnement de vie.

la tendance peut être inversée, notamment par la production de logements convenant aux jeunes ménages. La nature du parc de logement a des effets décisifs sur le peuplement. Pour mesurer l'avancée en âge des populations, il existe un autre indicateur, moins connu, mais au moins aussi utile, surtout au niveau local, la gérontocroissance⁽³⁾. Il mesure l'accroissement absolu du nombre de personnes âgées. Gérontocroissance et vieillissement ne vont pas toujours de pair. L'un et l'autre de ces indicateurs mesurent l'évolution d'un groupe d'âge donné. Il y a donc matière à s'interroger sur la légitimité d'un diagnostic, fondé sur une conception fixiste de l'âge.

En portant le regard non plus sur les territoires, mais sur les individus, les choses ne sont guère plus simples. Se posent, ici aussi, des problèmes de seuils. À quel âge commence la vieillesse et comment la définir ? Selon leurs préoccupations, les différents acteurs la définissent différemment : par la cessation d'activité, par la fragilité ou le handicap, par la déprise... Ne faudrait-il pas plutôt parler des vieillesse que de la vieillesse ? Avec l'accroissement de l'espérance de vie et surtout de l'espérance de vie à 60 ans, la catégorie « personnes âgées » se dilate. Elle comporte des individus que trente ans peuvent séparer et qui appartiennent à trois générations différentes⁽⁴⁾. À quoi s'ajoutent des diversités d'état de santé, de ressources financières, de capital culturel, de situation familiale, d'ampleur du réseau de relations. La commune de résidence et le type d'habitat sont également des variables déterminantes. La première, parce qu'une partie de l'aide que reçoivent les personnes âgées dépend des politiques communales, la seconde, parce que certains types d'habitat compliquent la vie quotidienne des personnes âgées : maisons à étages, absence de commerce de proximité, absence d'espaces publics... Aujourd'hui, les personnes qui arrivent à la retraite ont encore toute une vie à vivre. Elles ont des comportements diversifiés. Elles ont aussi des attentes et, dans l'ensemble, les moyens de les satisfaire⁽⁵⁾. Les migrations de retraite illustrent bien le rôle de ces différentes caractéristiques : la décision de migrer comme le choix de la localisation varient selon que l'on est en couple ou pas, selon le type de logement et de quartier que l'on habite, selon les ressources financières et sociales⁽⁶⁾.

Diversification des ménages

Vieillesse de la population et transformations de la famille se traduisent par une augmentation du nombre de ménages et une réduction de leur taille, réduction également due à la quasi-disparition des familles nombreuses et à la baisse de la cohabitation inter-

générationnelle. Ces tendances expliquent un rythme d'accroissement des ménages entre deux et trois fois supérieur à celui de la population globale et ont ainsi contribué aux tensions sur les marchés du logement. D'autant que les zones où les marchés sont tendus sont aussi celles où les mutations sociodémographiques sont les plus marquées. Quant à la réduction de la taille des ménages, elle a été parallèle à une augmentation de la taille des logements. Les petits ménages ne sont pas forcément demandeurs de petits logements. Les difficultés criantes de certains ménages font oublier que, pour la majorité de la population, les conditions de logement se sont considérablement améliorées depuis les années 1960. Le niveau d'exigence s'élève. Au demeurant, si certains petits ménages sont des ménages en début de cycle de vie, d'autres ont vu leur taille se restreindre dans des phases ultérieures. On pense à « l'étape du nid vide ». Quand ils le peuvent, ils conservent le logement familial, ne serait ce que pour y accueillir enfants et petits-enfants. Cette sous-occupation ne va pas sans poser de problèmes, notamment dans le parc social, marqué par un manque de grands logements. La réduction de la taille des ménages a des effets mécaniques sur la mobilité résidentielle. Cette dernière dépend d'un certain nombre de caractéristiques des ménages, au premier rang desquelles l'âge, puis le statut d'occupation (elle est moins élevée chez les propriétaires que chez les locataires, plus élevée chez les locataires du parc privé que chez ceux du parc social). À ces deux caractéristiques corrélées s'ajoute, entre autres, la taille du ménage (plus elle est restreinte, plus on déménage). Ainsi, le niveau de la mobilité résidentielle résulte de forces contraires : les turbulences familiales et la réduction de la taille des ménages sont des facteurs d'accroissement ; le vieillissement de la population et l'augmentation de la propriété occupante ont l'effet inverse. Reste que les mobilités de longue distance sont toujours motivées par

Projections de la population âgée et allongement de l'espérance de vie
Selon les projections de l'Insee, d'ici à 2050, le nombre de personnes âgées de :
- 60 ans et plus devrait être multiplié par 2 ;
- 75 ans et plus devrait être multiplié par 2,7 ;
- 85 ans et plus devrait être multiplié par 3,8.

En 1900, l'espérance de vie à la naissance était de 45,9 ans pour les hommes et de 49,5 pour les femmes. En 2007, elle était de 77,5 ans pour les hommes et de 84,4 ans pour les femmes (données provisoires). Désormais, on gagne trois mois d'espérance de vie chaque année en France.

Source : Insee

(3) L'expression est de Gérard-François Dumont. Sur les questions de vieillissement et de gérontocroissance, voir son article « Tendances et perspectives de gérontocroissance urbaine » dans *Les annales de la recherche urbaine*, n° 100, juin 2006.

(4) Les comportements résultent, entre autres, d'effets d'âge et d'effets de génération. La courbe des taux de propriété occupante en est un exemple parlant. Les taux augmentent avec l'âge pour baisser aux âges élevés : il s'agit de générations pour lesquelles l'accès à la propriété était difficile. Distinguer effets d'âge et effets de génération est également indispensable pour les études prospectives.

(5) S'il y a encore 600 000 bénéficiaires de l'ASPA (allocation de solidarité aux personnes âgées), la pauvreté a basculé en France : elle touche aujourd'hui les jeunes et non les vieux.

(6) La migration de retraite est celle que l'on effectue suite à la cessation d'activité. À ne pas confondre avec les migrations de retraités. Voir, notamment, Françoise Cribier [1992], mais aussi les travaux de l'Ined (Institut national d'études démographiques).

Évolution des ménages et des couples, 1968-1999

	1968	1975	1982	1990	1999
Types de ménage					
- Personnes seules	20,27	22,18	24,59	27,13	30,98
- Autres sans famille	5,46	4,90	4,12	2,06	2,05
- Familles monoparentales	4,17	4,09	4,32	7,20	8,03
- Couples	70,10	68,83	66,97	63,61	58,94
Total ménages	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Personnes seules					
- Hommes	31,95	33,35	34,58	37,15	40,27
- Femmes	68,05	66,65	65,42	62,85	59,73
Total personnes seules	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Couples avec et sans enfants					
- Sans enfants	37,85	38,89	40,69	39,64	44,02
- Avec enfants	62,15	61,11	59,31	60,36	55,98
Total couples	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Couples mariés/total couples	97,2	96,4	93,8	87,5	82,2

l'emploi, les mobilités de courte distance par le logement. Les mutations sociodémographiques ont également induit une diversification des ménages : diminution de la proportion de ménages constitués de couples avec enfants, augmentation de la proportion des autres types de ménages, notamment, nous l'avons dit, les ménages composés d'une famille monoparentale et des ménages d'une personne.

Le ménage « classique », constitué d'un couple durable, marié, avec deux enfants, a longtemps constitué la cible de la politique du logement en France. C'est ce ménage qui a porté la demande la plus visible : maison individuelle en accession à la propriété, donc de plus en plus loin des centres-villes et des proches banlieues. Or, ce ménage, s'il reste majoritaire, n'est plus pour beaucoup d'individus qu'une situation transitoire. Un mariage, si mariage il y a, sera dans 90 % des cas précédé d'une cohabitation hors mariage et suivi de séquences plus ou moins longues⁽⁷⁾ de « solitude résidentielle » alternant avec des séquences de vie en couple avec ou sans mariage. Ce qui explique que la catégorie des ménages d'une personne, autrefois presque exclusivement composée d'hommes jeunes et de femmes âgées, se soit diversifiée. Il y a ainsi des types d'habitat recherchés parce qu'ils répondent à un projet de vie familiale auquel se greffent des stratégies d'accumulation patrimoniale. Ces choix résidentiels, adossés à la constitution de la famille et à sa perpétuation, se payent d'une mobilité quotidienne importante, d'autant plus coûteuse et complexe à gérer que les membres du ménage sont nombreux et que les enfants sont âgés.

L'augmentation massive de l'activité salariée des femmes et le fait que, de plus en plus, ces dernières occupent des emplois qualifiés ajoutent à la complexité des choix résidentiels. Aujourd'hui, la majorité des couples sont bi-actifs. Où habiter quand les deux membres du couple travaillent et si, en raison de ses qualifications, la femme ne recourt pas à l'emploi de proximité ? Le double salaire, parce qu'il accroît les revenus, ouvre le champ des possibles, mais complique les arbitrages. Par ailleurs, face aux incertitudes concernant l'emploi et sa localisation, les ménages font souvent le choix de l'ancrage résidentiel, qui est aussi un choix de stabilité familiale et relationnelle, plutôt que celui de la proximité entre domicile et travail. Cela peut aller jusqu'à conduire un des membres du couple à recourir à un « logement occasionnel »⁽⁸⁾. Les conditions actuelles de la mobilité permettent d'envisager les déplacements comme alternative au déménagement. Mais ces choix résidentiels fondés sur l'accession à la propriété et les modes de vie qui lui sont attachés exercent peu d'attrait sur les autres types

de ménages ou sont rendus impossibles par certaines situations : solitude, vieillesse, diminution des revenus. Rappelons que, jusque tard dans le cycle de vie, les propriétaires sont en réalité des accédants à la propriété : ils remboursent un crédit. Les ruptures d'union, comme le chômage, entraînent souvent la vente du logement. C'est le logement social qui offre alors un recours, notamment aux familles monoparentales qui y sont surreprésentées. En cas de divorce ou de séparation, la propriété est fort peu protectrice. Tous ces ménages, dits atypiques dans les années 1980, expriment une autre demande : plutôt du collectif, du locatif et la proximité des centres.

(7) Plus ou moins longue selon l'âge et le sexe.

(8) Le « logement occasionnel » est défini par l'Insee comme un logement occupé une partie de l'année pour raisons professionnelles. Et l'Insee précise : « La distinction entre logement occasionnel et résidence secondaire est parfois difficile à établir. C'est pourquoi les deux catégories sont souvent regroupées ».

Note : à partir du recensement général de la population de 1990 inclus, la définition des « enfants » change, ce qui a des incidences sur le nombre de « familles monoparentales », le nombre de ménages dits « autres sans famille » ainsi que sur les « couples avec enfants ».

En 2005, la proportion des ménages d'une personne a atteint 32,8 % ; elle est de 35,4 % en Ile-de-France.

Évolution des ménages entre 1999 et 2005

- ensemble des ménages : + 14,5 %
- familles monoparentales : + 10,5 %
- couples sans enfant au domicile : + 13,2 %
- couples avec enfant(s) au domicile : - 3,0 %

Source : Insee, recensements de la population et Insee Première, n° 1 153, juillet 2007.



Le concept des nouveaux habitats intègre la dimension de la modulation de l'espace en fonction des besoins des habitants.

Algerco Casse-tête, prototype réalisé dans le cadre d'un concours.

Proportion de personnes âgées vivant dans des « ménages ordinaires »

Ensemble des 60 ans ou plus : 94,3 %

Ensemble des 75 ans ou plus : 87,8 %

Ensemble des 80 ans ou plus : 84,2 %

Ensemble des 90 ans ou plus : 64,0 %

Source : Insee, recensement général de la population, 1999

Entre 1999 et 2005, à âge donné, la proportion de personnes âgées vivant hors « ménage ordinaire » a continué à baisser. (*Insee Première*, n° 1 153, juillet 2007)

Les personnes âgées, chez elles en ville

Dans leur écrasante majorité, les personnes âgées vivent dans ce que l'Insee appelle des logements ordinaires, c'est-à-dire hors maisons de retraite ou autres hébergements spécialisés. Les personnes âgées sont donc dans la ville. Leur logement présente, en les amplifiant, les mêmes caractéristiques que celles des autres ménages. Elles sont propriétaires de leur résidence principale et habitent en maison individuelle. Elles sont aussi plus nombreuses à être propriétaires d'une résidence secondaire et/ou de logements de rapport.

Les personnes âgées veulent rester « chez elles » et rien n'indique que cela changera. Mais avec l'avancée en âge, la question de l'adéquation du logement se pose. Les personnes âgées ne veulent pas de logements spécialisés, pas même de logements adaptés, mais des logements adaptables avec gardien et services. C'est dans la banalité des tissus existants qu'elles veulent vivre. Et parce que leur attachement à leur logement est tout autant un attachement à leur quartier, se pose la question des abords du logement, des cheminements. Il faut ici lever deux malentendus. Le premier concerne la politique de « maintien à domicile », dont bénéficient les personnes âgées depuis le début des années 1960. Maintien à domicile ne peut être confondu avec confinement au domicile, faute de quoi, on n'organiserait que la survie. S'il est nécessaire et parfois indispensable que les services viennent à la personne âgée, cette dernière doit aussi pouvoir sortir de chez elle. Les deux maîtres mots sont « accessibilité » et « sécurité » : accès, avec un minimum de risques d'accidents, à la rue, aux commerces, aux lieux publics, aux transports en commun. Les gérontologues nous ont enseigné le lien entre handicap et environnement. Le deuxième concerne le désir des personnes âgées d'occuper des logements ordinaires. « Être chez soi », « maître chez soi » (ce que même les meilleures maisons de retraite interdisent), c'est de cela qu'il s'agit et non du refus de tout déménagement. Et l'on observe bien une certaine mobilité des personnes âgées. La première concerne les jeunes retraités, elle n'induit de changement ni dans le statut d'occupation ni dans le type de logement (la maison individuelle reste privilégiée, les propriétaires restent propriétaires et ceux qui ne le sont pas cherchent à le devenir) et elle se fait en direction des communes rurales ou périurbaines. La deuxième concerne les plus de 75 ans. Elle les conduit vers les communes urbaines et les secteurs locatifs, avec une demande non négligeable pour le parc social. Ce deuxième type de mobilité est lié aux divers ajustements nécessités par le veuvage, la perte de revenus ou la détérioration de l'état de santé.

En guise de conclusion : retour sur les catégories

Jusqu'ici, nous avons analysé les changements sociodémographiques à l'aune de catégories consolidées : résidences principales et ménages. Mais justement, l'un des effets majeurs des changements évoqués est qu'ils ont entamé la pertinence de ces catégories. Un retour sur ces catégories illustrera plus encore l'ampleur des changements ainsi que les demandes sociales et besoins inédits qu'ils entraînent.

Aujourd'hui, de plus en plus d'individus pratiquent la multirésidence et la résidence dite principale n'est alors que l'un des éléments d'un système résidentiel. C'est le cas des jeunes qui vivent entre une résidence universitaire ou un logement autonome et le logement de leurs parents ; des jeunes qui partagent leur temps entre leur propre logement et celui de leur ami(e) ; des enfants dont les parents sont séparés et qui sont en « garde alternée » ; des retraités qui partagent leur temps entre leur résidence principale et leur résidence secondaire, la résidence secondaire devenant souvent résidence principale et vice versa ; des couples dont l'un des membres, déjà à la retraite, occupe la résidence secondaire, tandis que l'autre, la femme en général, « reste en ville » par obligation professionnelle, mais aussi par goût pour la ville et en raison de la proximité des enfants. De même, aujourd'hui, le ménage comme catégorie ne rend pas compte de la réalité des relations familiales, affectives, voire financières des individus. Vivre seul « statistiquement » n'implique ni solitude, ni autonomie financière, ni même le fait d'être toujours seul dans son logement. Le phénomène des couples non cohabitants se répand : jeunes dont l'engagement est incertain et qui se heurtent à des difficultés de logement ; adultes séparés d'un premier conjoint et pour qui une nouvelle cohabitation poserait trop de problèmes (relations avec les enfants d'une précédente union, partage conflictuel de l'espace [MARTIN, 1998], sans parler de la pénurie de grands logements) ; « jeunes couples âgés » [CARADEC, 1996] qui souhaitent conserver chacun leur logement pour y recevoir tranquillement leurs petits-enfants ou garder leurs meubles. Ces couples ne forment pas un ménage, leur mode de vie démontre souplesse et inventivité : chacun chez soi durant la semaine, le week-end chez l'un ou l'autre ; une semaine chez l'un, une semaine chez l'autre ; chacun chez soi, mais on voyage ensemble. Toutes ces situations laissent entrevoir une forte mobilité masquée, masquée car informelle et encore mal saisie par la plupart des enquêtes classiques.

Références bibliographiques

- BONVALET Christine, DROSSO Ferial, BENGUIGUI Francine, PHUONG Mai Huynh (dir.), *Viellissement de la population et logement. Les stratégies résidentielles et patrimoniales*, La Documentation Française, 2007.
- CRIEBER Françoise et KYCH Alexandre, « La migration de retraite des Parisiens. Une analyse de la propension au départ », *Population*, n° 3, 1992.
- CARADEC Vincent, « Les formes de la vie conjugale des 'jeunes couples âgés' » *Population*, n° 3, 1996.
- MARTIN Claude, « La question de l'espace domestique dans les trajectoires post-divorce » dans Grafmeyer Yves et Dansereau Francine (dir.), *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1998.
- *Ageing, Housing and Urban Development*, OCDE, 2003.
- « L'avancée en âge dans la ville », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 100, juin 2006.

L'image comme média de communication

Philippe Thébaud
Directeur
de Géo Vision Avenir



La modélisation d'un projet en 3D offre la possibilité aux acteurs de mieux se représenter le projet.

L'image reste toujours une force constante pour partager et convaincre. La façon de représenter tout type de projet avec un angle de vue choisi reste une façon de servir un projet dans le cadre d'une politique globale mêlant ainsi l'objectivité de la scène décrite et la subjectivité du regard de chacun sur celle-ci. Le débat reste ouvert sur la véracité de l'illustration. Quel message veut-elle véhiculer et à partir de quoi est-elle crédible? Abordons ici le rôle de l'image dans le projet urbain, de l'urbanité et plus globalement de l'aménagement du territoire: doit-elle séduire et faire rêver? doit-elle permettre l'expertise, pour comprendre, vérifier, expliquer en ouvrant les portes à la concertation?

En effet, il existe bien deux familles d'images. La première, l'image de séduction, utilise des effets spéciaux. De grands talents s'y expriment sur les écrans de cinéma, dans les galeries d'art, dans les jeux vidéo et, peut-être trop souvent, dans les concours d'architectes! La deuxième, l'image d'expertise, doit être « opposable aux tiers », car appuyée sur les fondements d'une réalité géographique incontestable et transcrivant la réalité physique en réalité virtuelle. Aujourd'hui, cette précision numérique est impressionnante, mais à quoi sert-elle? Sous une émergence de moyens d'images, tous plus ludiques les uns que les autres, se trame un véritable problème d'éthique entre les concepteurs, les porteurs de projets, les élus, les aménageurs et la société civile...

L'image répond, par définition, au principe de communication élémentaire du bon vieux précepte: « un petit croquis vaut mieux qu'un long discours ». Philippe Thébaud nous présente les multiples possibilités qu'offre la visualisation du territoire en trois dimensions pour informer, communiquer et anticiper la ville de demain.

Survoler en temps réel son territoire

La méthode mise au point par Géo Vision Avenir⁽¹⁾ (GVA) est née d'un partage d'expériences entre une équipe d'urbanistes et de paysagistes (TUP), les laboratoires de recherche de l'Institut géographique national⁽²⁾, du centre de Coopération internationale en recherche agronomique pour le développement (Cirad)⁽³⁾ et des collectivités locales. Elle répond à cette problématique de visualisation de territoires, de villes, de quartiers, de lieux précis, par des images en trois dimensions, voire en quatre dimensions, faisant intervenir l'évolution dans le temps. Cette imagerie fixe ou dynamique, s'appuie sur des données géoréférencées dont les origines et la précision sont connues.

L'image numérique géoréférencée se compose d'un socle topographique, de bâtiments avec leurs hauteurs sous gouttières, d'une végétation réaliste modélisés en trois dimensions, le tout mis en scène avec la précision de l'échelle souhaitée. Elle crée une réalité virtuelle, à partir de laquelle il est possible d'observer sous tous les angles l'état actuel d'un site, d'y installer les projets à venir, leurs variantes, avec tout type de scénario et d'ambiance à vivre.

Pour les acteurs de l'aménagement, il est plus sécurisant de tester les choix d'évolution avant de décider, quand on sait ce que coûtent, à tout

(1) Géo Vision Avenir est une société spécialisée dans l'expertise des projets d'aménagement s'appuyant sur la modélisations en 3D.

(2) BD Topo, BD Ortho, Bd Parcellaire, BD Adresses.

(3) Laboratoire de modélisation des plantes (Logiciel AMAP).

niveau, les erreurs de choix urbanistiques que l'on a tant de peine à gérer après. Cela permet également d'associer la population par « un porté à connaissance », dans un code de lecture compréhensible de tous, pour que chacun puisse exprimer son ressenti sans crainte et porter un jugement sans *a priori*.

Ce qui actuellement est important, c'est d'offrir aux collectivités locales des outils leur permettant de gérer cette concertation entre plasticiens d'espaces, architectes, ingénieurs de génie urbain et habitants, dont les attentes sont très variées.

L'outil basique doit être simple et permettre à l'ensemble du personnel d'une collectivité d'y naviguer, puis, dans un deuxième temps, permettre à chacun de trouver la façon dont le croisement de données lui permettra d'être plus réactif dans sa mission. Il n'est pas toujours aisé de le faire comprendre aux experts des services territoriaux, car certains veulent aller vite, d'autres sont alanguis dans des logiques sceptiques. Or, nous savons tous que l'avenir exigera un partage de la connaissance, données mises en commun qui apportent pour chaque mission l'information qui répond à des besoins précis et ceci, à toutes les échelles.

Le monde de l'imagerie numérique est en fusion. Il faut partager les expériences et tirer des conclusions vis-à-vis de ceux qui en seront les gestionnaires de demain. La révolution ne fait que commencer. GVA propose aux collectivités un outil qui leur permet de survoler en temps réel, à vol d'oiseau leurs territoires, mais aussi celui de leurs voisins, véritable fil rouge au service de toutes les composantes de la ville en urbanisme, pour les services techniques et de l'environnement, des espaces verts, les services en charge de la sécurité, de l'animation et la communication... et cela aux échelles souhaitées du 1/25 000 au 1/100. Véritable modèle

vivant, perpétuellement actualisable, cet outil permet un libre accès à une gestion intelligente des données.

Une modélisation simple au service de tous

Tout serait évident, mais il faut compter sur les vieux démons de notre planète liés à l'égoïsme et à l'éternel droit de propriété : comment gérer ces difficultés ?

Sur un plan pratique, l'erreur souvent commise par la collectivité tient à la volonté d'acquiescer un outil parfait et trop renseigné, donc trop cher et qui sera très lourd, donc inutilisable par les services.

Depuis plus de dix ans de pratique de la modélisation en trois dimensions au service de la concertation, il est troublant de voir le climat de confiance qui s'instaure grâce à la transparence du modèle et la réponse qu'il apporte du droit de tous de se voir expliquer le projet. Par exemple, pour discuter du bien-fondé d'un tramway et de son tracé entre la Défense et Bezons, de l'aménagement des rives de la Seine dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté, de l'évolution du plan local d'urbanisme à Courbevoie, de la gestion du centre-ville d'Orléans, nous ne sommes plus en laboratoire de recherches, mais en temps réel, avec les enjeux du quotidien, aux côtés des élus, à maîtriser les espaces urbains de demain.

Il est magique de voir se construire la ville numérique sous la pression des projets et de constater, deux à trois ans après, que ce qui avait fait l'objet de débats est effectivement réalisé : le sentiment du déjà vu et de l'évident, discuté par tous ! Le modèle numérique communal est en marche, car, si sa première fonction est de voir ce que sera la ville de demain, il va permettre de vérifier la façon dont cette ville fonctionne, consomme, pollue ou respecte son écosystème. C'est un outil idéal pour la gestion d'une ville durable. En effet, la modélisation en trois dimensions est l'outil nécessaire à tous ceux qui cherchent à gérer la qualité de demain. Il offre la possibilité de visualiser les « savants » calculs sur le bruit, le vent, les pollutions, l'ensoleillement... On touche ici la capacité de l'interopérabilité des logiques scientifiques, qu'il devient possible d'expliquer à tous. Il s'agit donc d'une économie partagée. Fini le temps où chacun fabriquait et vendait son modèle ! Les habitudes sont malmenées. Tous les professionnels privés et publics sont inquiets et se précipitent avec « lenteur » sur ces méthodes partagées. C'est normal, mais l'intérêt commun n'est-il pas le fer de lance de l'économie de demain ? Cette méthode laisse présager que nous sommes au seuil d'une nouvelle « ère » qui n'a pas fini de nous étonner !

L'image permet de mieux se représenter l'implantation des projets et facilite la prise de décision.



Des mobilités ouvertes sur la ville

Georges Amar
Directeur de l'équipe
« Prospective et conception
innovante », RATP



Exposition « Correspondances »
à la station RER Luxembourg, Paris.

Les travaux de l'équipe « Prospective et conception innovante » s'organisent selon trois axes :

- la prospective de l'innovation consiste, dans les différents domaines de la mobilité, à déchiffrer les paradigmes nouveaux et à repérer des champs d'innovations ;
- les travaux de recherche doivent fournir des connaissances nouvelles en s'appuyant sur des domaines scientifiques variés (sciences cognitives, sciences humaines...) permettant de mieux identifier de nouveaux métiers ou de nouvelles démarches ;
- la conception innovante consiste, dans le cadre de groupes de réflexion, à renouveler, faire évoluer, enrichir des concepts pour déclencher des processus d'innovation.

En suivant une méthodologie formalisée depuis 2003, la RATP mène avec les chercheurs de l'École des Mines de Paris des exercices de conception innovante qui, jusqu'à présent, ont porté sur le métro, le bus et, plus récemment, les stations de surface de nuit ou encore la marche à pied. Cet article fait ressortir les enseignements de ces travaux et explique les raisons pour lesquelles la RATP mène une prospective qui dépasse les seules prévisions de trafic ou le suivi des innovations techniques concernant les véhicules et les carburants. L'idée est que les grandes innovations à venir reposent moins sur des évolutions technologiques majeures dans le domaine des transports que sur des évolutions dans la manière de traiter tout ce qui est périphérique aux transports.

La prospective étant devenue un exercice impossible dans une société en régime d'innovation intensive, le travail de l'équipe « Prospective et conception innovante », dirigée par Georges Amar à la RATP, s'attache à développer des regards nouveaux pour voir plus large, plus loin et pour agir plus tôt en faveur d'une mobilité ouverte sur la ville.

Qu'est-ce que la mobilité ? Changer de paradigme : du transport à la mobilité

Aujourd'hui, la grande évolution est de parler de mobilité et non plus de transports, de circulation, de trafic ou encore de déplacements. Le transport renvoie à la gestion de flux, alors que le terme de mobilité fait référence à l'individu.

Le rapport au temps : du temps distance au temps substance

Le rapport au temps est différent selon le paradigme dans lequel on se situe. Dans le paradigme du transport, le voyageur est un transporté passif pour lequel le temps s'exprime en distance de manière homogène pour tous. C'est un temps qui n'a aucun sens, c'est du temps perdu. L'objectif est donc de le raccourcir au maximum.

Dans le paradigme de la mobilité, le temps prend de la substance. Il s'agit avant tout d'un temps de vie. Le temps du voyage devient alors intéressant, car il acquiert une valeur. Il se fait temps de loisirs, et devient un bien superflu : c'est précisément ce qui fait sa valeur. Mais il peut aussi devenir temps de travail, d'étude, de lecture ou de communication. On passe alors du temps de transport à la durée de la mobilité.

Le rapport au corps :
une mobilité bénéfique pour le corps et l'esprit
Cette évolution vers la mobilité fait également changer le rapport au corps, à sa santé et au bien-être.



La station bi-face doit jouer un rôle d'interface entre les transports et la ville.

Dans les transports, le voyageur est un corps standard et passif. À l'inverse, dans la mobilité, les individus sont actifs et leurs corps sont différents. La mobilité peut donc s'appréhender en termes de développement des personnes : il ne s'agit pas seulement d'aller quelque part, mais aussi de « se faire du bien ». La mobilité fait du bien à la personne, à la santé, au moral. Elle aide à lutter contre l'obésité et le vieillissement. Elle favorise la sociabilité. Il existe une culture de la mobilité – avec les films visionnés sur les ordinateurs ou lecteurs de DVD portables, la musique sur les baladeurs et les romans dits « de gare » – qui illustre cette idée du temps de la mobilité comme temps de vie.

Le rapport au lieu : de nouveaux lieux de vie

Dans les transports, les lieux (domicile, travail, école, ...) commandent les déplacements et la vie se passe dans ces lieux fixes. Entre deux lieux de vie, il y a le transport, considéré comme une perte de temps et d'espace. Avec la mobilité, il est nécessaire de changer de vocabulaire, les mots « station » et surtout « gare », eux-mêmes, ne sont plus très adéquats. L'individu est en mouvement perpétuel, la vie devient mobile et le rapport au lieu change. Le lieu devient un lieu d'étape d'où il doit être facile d'entrer et de sortir. Aujourd'hui, il est important de réfléchir à la manière de concevoir ces lieux d'étape, notamment en termes esthétiques. L'esthétique des gares et des aéroports devient une préoccupation majeure, d'autant plus que cette esthétique de la mobilité affecte les espaces publics. Enfin, ce nouveau rapport au lieu constitue également une opportunité pour y développer une économie, des commerces et une vie sociale...

Le rapport aux autres :

la mobilité comme lieu social

Dans ce paradigme de la mobilité, le rapport aux autres change également, car la mobilité

devient le lieu d'échanges sociaux. L'exemple d'un transporteur berlinois qui intègre sur son site internet un service pour organiser des retrouvailles l'illustre très bien.

La station comme haut-lieu de la mobilité et de la ville : des concepts à (ré)inventer

Dans le modèle de la mobilité, la station joue un rôle important, car c'est un élément clef du concept modal. À la différence de la gare, qui évoque le mythe du voyage où le départ et l'arrivée sont des événements extraordinaires, la station est un lieu de mobilité, qui évoque l'ordinaire d'un lieu d'étape marqué par le rythme et la vitesse.

La station bi-face

Dans l'idée que la station est l'articulation du système de transport avec la ville, la station de surface est un sujet d'avenir qui reste à inventer. La station doit être « bi-face » pour jouer un rôle d'interface avec les transports et avec la ville. La station n'a plus seulement une fonction d'embarcadère, elle doit avoir une fonction urbaine.

La station rayonnante

Le concept de station dépasse alors les quelques mètres carrés d'abri pour devenir une station qui commence à distance. Il faut pouvoir la repérer visuellement de loin et elle doit être accessible par des cheminements dédiés.

La station commensale

ou « comment faire son nid chez autrui »

La station commensale s'appuie sur le concept de la marche et sur l'idée que les marcheurs ont besoin de faire des stations et qu'il peut être intéressant de s'intéresser aux lieux qui peuvent servir de stations. Dans ce concept, le banc public devient un équipement de la mobilité, mais l'idée innovante est d'imaginer un réseau de stations de marche – en s'appuyant sur les bureaux de poste, les églises, les bistros... –, de les repérer sur une carte, de créer une signalétique et de proposer un guide des stations pour marcheurs.

La station « service de quartier »

La station peut devenir un élément urbain, pas seulement au sens paysager ou architectural, mais en tant que service de quartier. L'idée serait de profiter des stations ouvertes en permanence et jusqu'à une heure du matin pour y intégrer des informations pratiques sur le quartier (pharmacies de garde, services publics, commerces, spectacles...). Dans une réflexion sur les nouveaux métiers, l'agent de la RATP pourrait évoluer vers un rôle d'animateur de quartier. La sta-

tion n'est plus alors un objet encombrant, mais devient un équipement, lieu d'information du quartier.

Enfin, l'utopie serait de créer des stations qui interagissent avec le quartier. Aujourd'hui, la station est vécue comme un intrus dans l'espace public. La station future sera multimodale, avec une signalétique excellente permettant de relier métro, taxis, vélos. Elle offrira un accès aux services de quartiers (interphone permettant d'entrer en contact avec divers services publics du quartier). Non seulement la station ne doit plus être une intruse dans l'espace public, mais l'espace public moderne appartient à la mobilité et à ces éléments constitutifs : l'espace public est composé de pistes cyclables, de points de repère pour les marcheurs, de services...

Le rôle de la marche

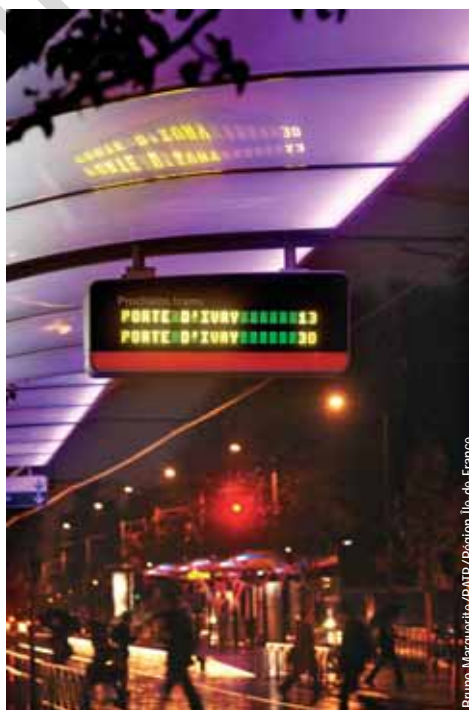
La marche n'est pas un mode exclusif, c'est la cellule souche de la mobilité. La marche est le liant entre les différents modes de transports, c'est pourquoi il est intéressant d'aborder l'espace public par la marche. Les correspondances et les connexions à pied sont des éléments clefs du métro, tout en étant souvent la partie la moins agréable. À la RATP, émerge peu à peu l'idée qu'il est possible d'améliorer le métro en organisant mieux les correspondances à pied. Il est possible d'organiser certaines correspondances en surface plutôt qu'en souterrain, quand les trajets deviennent compliqués ou lorsque la correspondance n'existe pas entre deux lignes qui se croisent ou tout simplement pour rendre la correspondance plus agréable. À Londres, le métro étant saturé, la marche a été envisagée comme alternative et il est apparu que 20 % des trajets effectués en métro seraient plus rapides à pied. La marche peut devenir un moyen de substitution et un levier stratégique pour améliorer la mobilité.

Les valeurs de la mobilité

Dans le paradigme du transport, l'objectif est d'augmenter le nombre de kilomètres parcourus et de réduire le temps passé dans les transports. La mobilité, quant à elle, ne se mesure pas en kilomètres parcourus. Mais quelles sont alors les valeurs de la mobilité et comment la mesurer ? En d'autres termes, qu'est-ce qui croît quand la mobilité croît ? La mobilité crée des liens, améliore la santé, permet de gagner du temps, qu'il s'agisse de temps de travail (connexion internet dans les TGV) ou de temps de loisir (location de films dans les trains)... Trouver les indicateurs quantitatifs faciles à mesurer et à additionner n'est cependant pas aisé. De plus, la mobilité se mesure en fonction de chaque individu et de son approche de la mobilité, des valeurs qu'il y intègre.

Le rapport entre la mobilité et l'urbanité est de plus en plus important : la mobilité, c'est la ville et la ville, c'est la mobilité. Un transporteur doit donc comprendre ce qu'est la ville aujourd'hui et, réciproquement, il faut appréhender la mobilité pour faire de l'urbanisme.

L'implication des responsables politiques est la clef des processus d'innovation en matière de mobilité. L'exemple de Curitiba, au Brésil, est, à ce titre, parlant : les innovations mises en place à Curitiba sont le fruit de la volonté de son maire. Les élus devraient comprendre que l'avenir se joue dans l'innovation. Or, innover est un exercice qui ne s'improvise pas, il existe des méthodes. L'innovation s'organise et ne réside pas seulement dans le génie de quelques créateurs. L'innovation est compliquée et risquée, par définition, car on se trompe souvent. L'innovation, ce sont des connaissances, des démarches, des partenariats qui se construisent et une culture de l'innovation qui se crée autour. Les entreprises ont également un grand rôle à jouer, il est donc nécessaire de s'organiser : collectivités territoriales et entreprises doivent se mobiliser pour concevoir l'innovation.



Les stations ouvertes la nuit pourraient intégrer des informations pratiques et devenir un service de quartier, au-delà de leur aspect multimodal permettant de relier métro, taxis, vélos.

Références bibliographiques

- AMAR Georges, *Mobilités urbaines, Éloge de la diversité et devoir d'invention*, Éditions de l'Aube, 2004.
- ESPINASSE Catherine, BELLEC Yvon, BLOSSIER Claire, *Mille et une stations pour urbaniser la nuit*, Prospective RATP, 2007.
- MICHAUD Véronique, SEGRESTIN Blanche, AMAR Georges, BELLEC Yvon, *La marche au cœur des mobilités : une approche innovante*, Prospective RATP, 2007.



Advancity

Interview

Thierry Delarbre est le directeur général du pôle Advancity.

Les enjeux socio-économiques des villes, de l'habitat et de la mobilité, vus dans une perspective « durable », prennent une importance essentielle dans les évolutions actuelles et futures de la société. Ce domaine englobe un ensemble de problématiques de recherche et de développement, aussi bien dans les technologies que dans les services pour développer des compétences et des métiers nouveaux. Dans un contexte où l'État lance un plan d'action pour des « villes durables », les réflexions développées par le pôle de compétitivité Advancity sur la gouvernance, l'énergie et les ressources, la ville pour tous et les transports enrichissent cette réflexion globale.

Des évolutions technologiques au service de la ville durable

Les Cahiers – **Qu'est-ce que le pôle de compétitivité « Advancity-Ville et mobilité durables » ?**

Thierry Delarbre – Il s'agit d'une association d'acteurs dont la vocation est de monter des projets de recherche et d'innovation collectivement, afin de leur donner une ambition plus grande. La démarche s'inscrit dans le modèle de la « coopération », c'est-à-dire profiter de la coopération en amont et faire jouer la compétition en aval. Le dispositif a été mis en place et labellisé par le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (Ciact) en juillet 2005, mettant à disposition 1,5 milliard d'euros. Les pôles ont été créés, notamment, en référence à deux modèles exemplaires en matière d'innovation : celui de la Silicon Valley et celui du système allemand des instituts Fraunhofer, qui reposent sur l'interaction entre grands groupes, petites et moyennes entreprises (PME) et laboratoires de recherche. La plus value développée par le pôle Advancity repose sur l'idée que les collectivités territoriales ont un rôle à jouer en tant que clients et pas uniquement en tant que financeurs de l'innovation. La compétitivité repose sur trois fondements : le business, la professionnalisation des entreprises et l'innovation. Le pôle de compétitivité intervient sur le volet innovation. Nous accompagnons les PME qui souhaitent innover, en les aidant à construire leurs projets d'innovation, mais aussi, si besoin, jusque dans la constitution ou le développement de leur capital. Le pôle Advancity, constitué d'une équipe de cinq personnes, a accompagné 135 projets et monté pour 100 millions d'euros de financements.

L. C. – Vous êtes-vous fixé des axes stratégiques d'intervention ?

T. D. – Nous avons mené un exercice avec l'Association française du développement urbain (Afdu) qui nous a conduit à définir les grandes caractéristiques d'une ville durable. La première repose sur la fonction de base de la ville qui est d'optimiser les transactions économiques, culturelles, etc. Une ville doit être fluide et attractive. La seconde est liée à sa fonction environnementale et touche à la gestion des ressources, aux nuisances, à la consommation d'énergie, etc. La troisième caractéristique, c'est la ville pour tous, c'est-à-dire pour toutes les généra-

tions et toutes les aptitudes. Cela regroupe les problématiques de mixité, d'équilibres, la question du handicap, etc. Enfin, la quatrième concerne la gouvernance de la ville. La ville doit plutôt être appréhendée en tant que flux qu'en tant qu'objet technique. Or le monde politique se focalise beaucoup plus sur les objets urbains, perceptibles, que sur les flux, qui sont impalpables. Cette idée ouvre un champ énorme de recherche et d'innovation, celui de la représentation de la ville, de la simulation, de la réalité virtuelle et des indicateurs. Dans ce

sens, le projet « Magnitud⁽¹⁾ » vise à définir des indicateurs touchant au développement durable et appliqués à la décision urbaine. Il s'agit, par exemple, pour aider au choix d'implantation d'un transport, de mesurer l'impact sur l'emploi, sur l'environnement en faisant des simulations, dans une vision systémique.

L. C. – Quelles sont les principales innovations identifiées au sein du pôle de compétitivité qui vous semblent porteuses de qualité urbaine ?

T. D. – Au pôle Advancity, nous avons une vision de l'innovation assez large. L'innovation n'est pas seulement technologique, elle peut être sociologique et méthodologique. Elle peut porter sur des modèles économiques ou des paradigmes par exemple des chantiersfurtifs dont l'objet est de minimiser les nuisances pour les citoyens, révolutionnent la manière de concevoir un chantier. Il peut y avoir des finalités, mais il n'y a pas de fin. Sur le volet « gouvernance », le projet « Magnitud » a soulevé la question des effets de la taxation carbone et de la modulation du prix de l'énergie sur la migration de certaines filières et l'émergence d'autres. Cela suppose une réflexion de type recherche-action, devant aboutir rapidement, afin de fournir au monde politique des outils d'aide à la décision. Il y a beaucoup de pistes à suivre sur la simulation de la ville, la réalité virtuelle, la réalité augmentée, avec les effets du vent, du bruit... Aujourd'hui, les décisions sont prises

(1) Magnitud a pour objet d'établir une « méthode d'aide à la décision pour la gouvernance et l'ingénierie des territoires urbains durables ». L'objectif final est de proposer aux collectivités, aménageurs et opérateurs, une boîte à outils pour la mise en œuvre de projets urbains (méthodes, typologies de projets, indicateurs, modèles, outils de calcul coûts-impacts, etc.). L'objectif est également de formuler des recommandations à l'attention des acteurs institutionnels.

sur la base de représentations trop éloignées de la réalité : il faut créer des outils d'aide à la décision et à l'expression, beaucoup plus performants.

Sur le volet « énergie et ressources », le pôle de compétitivité s'est particulièrement mobilisé sur deux projets touchant à la rénovation énergétique. Un premier projet initié par EDF associant notamment le Conseil scientifique et technique du bâtiment (CSTB) et d'autres grands acteurs de la construction, consiste à définir de nouveaux types de cahiers des charges, axés sur la spécification des performances énergétiques à atteindre. Cela pose alors la question du contrôle, à travers le développement d'un nouveau métier, le « commissionning », chargé de constater les performances énergétiques atteintes. L'autre projet, « Batireco », est porté par le BTP77, avec le soutien de la Région, de la préfecture de Région et du conseil général de Seine-et-Marne. Il repose sur l'idée que la rénovation énergétique fait appel à des compétences qu'un seul corps de métier ne peut représenter. Le BTP77 a réuni un architecte, plusieurs artisans ou petites entreprises du bâtiment. En leur permettant de travailler ensemble sur la transformation de la gare de Brie-Comte-Robert, ils échangent leur compétences et apprennent à faire une rénovation énergétique adaptée, à travailler avec des produits nouveaux. Cette forme d'expérience est intéressante, car elle peut être étendue, elle est peu coûteuse et va exercer un effet de levier sur l'ensemble du tissu d'activités artisanales.

Sur le volet de « la ville pour tous », le pôle travaille, notamment, avec la SNCF et la RATP sur la question des handicaps, à travers l'expérimentation de dispositifs portant sur le guidage des personnes non-voyantes et malentendantes. Le pôle anime également un groupe de travail sur le handicap cognitif, qui concerne les personnes actives ayant un handicap léger, dans leur relation aux transports en commun. Il touche aussi au cas des personnes analphabètes et de leurs repères dans la ville, et débouche sur la question du maintien à domicile et du télétravail.

Le pôle travaille également sur les moyens de minimiser la congestion dans les transports aux heures de pointe. Sur ce volet « fluidité des transports », le pôle s'intéresse notamment au covoiturage pour diffuser un modèle de partage dynamique qui associe, notamment, les opérateurs de téléphonie mobile. L'amélioration de l'information des voyageurs, consistant par exemple à transférer les informations d'itinéraires, d'horaires et de trafic sur les téléphones portables, est également un des axes sur lesquels se mobilise le pôle.

L. C. – À quels grands défis la ville durable doit-elle répondre ?

Comment s'y préparer ?

T. D. – Faire des villes durables, c'est un champ entier pour des bureaux d'études et des services nouveaux, dans lequel les collectivités locales ont aussi un rôle à jouer en tant que commanditaires, pour favoriser le développement de leurs entreprises. Les grands défis sont clairs : en 2050, 60 % de la population mondiale vivra en ville. En 2005, la population urbaine était de 77 % en France. Le bâti urbain représentait 43 % de la consommation énergétique et le transport 27 % environ. Parmi les nombreux défis que cela recouvre, un des grands enjeux est d'agir sur le renouvellement du bâti ancien, qui est actuellement de 1 % par an seulement, en vue de répondre à l'objectif de réduction par quatre des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

La problématique des risques est un autre grand défi de demain et la fragilité de la ville elle-même est un vrai sujet qui demande une réflexion sur les méthodes, des outils à inventer et à expérimenter. Par rapport au siècle précédent, dominé par l'expansion de la technologie qui a conduit aux débordements que l'on connaît, le XXI^e siècle se réoriente sur une problématique vitale, celle de l'environnement.

Cette nouvelle préoccupation pour l'environnement est une opportunité pour créer de nouvelles activités économiques et permettre un meilleur équilibre des richesses. Nous avons la possibilité, à travers l'innovation, d'agir sur notre environnement, en remettant en avant l'intérêt commun et en développant de nouveaux services et produits. Malgré un retard initial, par rapport à l'Allemagne par exemple, la France est dotée de compétences et d'atouts majeurs pour avancer sur ces questions environnementales, mais il faut aller vite et travailler collectivement : 2050, c'est déjà demain !

Propos recueillis par Amélie Darley
et Anne-Marie Roméra



» Cette nouvelle préoccupation pour l'environnement est une opportunité pour créer de nouvelles activités économiques et permettre un meilleur équilibre des richesses. «

Par des trompe-l'œil et un approvisionnement nocturne, les chantiers furtifs perturbent moins les riverains et les touristes.

Demain, qui fera la ville ?

Alain Bourdin⁽¹⁾
Directeur de l'Institut
français d'urbanisme



Les villes de demain seront plus artificielles. L'ambiance sera centrale dans la qualité urbaine, et pourra s'appuyer sur la mise en spectacle de monuments patrimoniaux.

La ville de demain ne ressemblera pas à la ville d'aujourd'hui et ne sera pas un retour à la ville d'hier. La prise en compte toujours plus forte des enjeux environnementaux et énergétiques contribue à accélérer les transformations urbaines et à leur faire prendre de nouvelles directions, mais certainement pas à revenir en arrière ou à s'arrêter : les villes de demain seront plus artificielles que celles d'aujourd'hui, mais avec une autre gestion des ressources, en particulier de celles que nous appelons « naturelles ». La question peut alors se poser quant à l'existence des villes, au sens où nous l'entendons aujourd'hui.

Une nouvelle approche de la ville

D'ailleurs, y aura-t-il encore des villes, au sens où nous l'entendons aujourd'hui ? Les sociétés urbaines se défont dans l'individualisation (qui n'exclut pas les engagements collectifs volontaires) et dans la mobilité généralisée (qui peut être plus ou moins consommatrice de déplacements). Les entités urbaines du futur s'inscriront difficilement dans des périmètres et se définiront sans doute plutôt par des phénomènes de connexion, d'accès à un panier de services et d'équipements, d'appartenance à un dispositif fiscal (avec les mutualisations correspondantes), d'adhésion, etc. Faire la ville consistera moins à couler du béton et à construire des grands équipements et se jouera plus dans l'immatériel, dans l'organisation, dans les technologies complexes. Il est possible, par exemple, que l'utilisation des nanotechnolo-

Demain, y aura-t-il encore des villes, au sens où nous l'entendons aujourd'hui ?

Qui fera la ville de demain ?

Faire la ville ne consistera-t-il pas plus à jouer avec l'immatériel qu'à couler du béton ?

La gouvernance ne s'apparentera-t-elle pas plus à la régulation d'enjeux de grands groupes privés ou parapublics et de collectivités fortes ?

gies dans l'équipement des textiles et des vêtements modifie profondément certains aspects de la vie urbaine, notamment par rapport à des personnes partiellement handicapées. La situation démographique (surtout quand on regarde certains pays voisins) nous donne le sentiment qu'il faudra gérer une croissance lente ou une décroissance des villes, en introduisant dans cette gestion des éléments de limitation de la consommation d'énergie et de vertu environnementale. Mais il s'agit d'une illusion. Outre que la démographie peut se modifier très rapidement par un changement des phénomènes migratoires, les villes sont les lieux où s'inscriront les transformations technologiques, économiques et sociales qui vont transformer le monde.

L'ensemblier comme outil de la ville de demain

Les villes, vitrines des mutations, engendrent plusieurs exigences à considérer dans la construction de la ville de demain. La première

(1) Docteur ès lettres et sciences humaines, docteur en sociologie, codirecteur du Lab'Urba (laboratoire de recherches pour l'urbanisme, commun à l'IFU et à l'IUP), il enseigne également au Centre Raymond Lemaire pour la préservation du patrimoine de l'université de Leuven (KUL) en Belgique. Codirecteur de la revue *Espaces et sociétés* et secrétaire général des *Cahiers internationaux de sociologie*, membre de diverses instances scientifiques, il a également participé à des travaux de planification et de projets urbains en France et en Suisse. Après *La métropole des individus* (2005), *Les règles du jeu urbain*, (2006 – en collaboration), *Mobilité et écologie urbaine* (collectif, 2007), il publie à l'automne *La ville n'est pas durable*, Éditions Descartes.

d'entre elles supposera la capacité de mobiliser beaucoup de savoir et de savoir-faire, beaucoup de capitaux, d'énergie pour coordonner une grande diversité d'interventions sur la durée. Cet aspect sera d'autant plus important que la production se fera en grande partie à travers la gestion. Une grande halle toute banale pourra devenir un centre culturel ou un centre commercial, en fonction de la manière dont elle sera gérée. On pourra lui donner une « peau » que l'on changera tous les cinq ans. Si, en outre, elle dispose d'équipements ferroviaires, elle deviendra une gare ordinaire, ou un pôle urbain autour d'une gare. Tout cela dépendra des dispositifs de gestion et d'installations très « mutables » (ce qui n'empêche pas de les rendre durables par le recyclage). Cette capacité se partagera entre des grandes collectivités puissantes et des grands groupes internationaux de services urbains et de construction. La première réflexion porte donc sur la manière dont, demain, on négociera avec ces grands groupes, qui bénéficient d'un niveau d'expertise très élevé dans les domaines technique, commercial, financier et juridique. Si elles le veulent, les grandes entités qui gouverneront des régions urbaines comme l'Île-de-France n'auront pas beaucoup de mal à s'en donner la capacité. Mais qu'en sera-t-il de villes petites ou moyennes ? Qu'en sera-t-il encore si, dans une grande région urbaine, les collectivités se dispersent ?

De part et d'autre, la coordination des expertises va devenir un front particulièrement sensible. Parce que la prise de conscience des interdépendances qu'entraîne le développement durable y poussera ; parce que les sciences, les techniques, les métiers se spécialisent sans cesse et que la coordination des spécialités est, de toute façon, un problème croissant. Le temps de l'homme synthèse que prétendait être l'architecte ou l'urbaniste est passé depuis longtemps. Aujourd'hui, prévaut le métier d'ensemblier, dont le travail consiste à assembler des compétences, à les faire fonctionner ensemble, mais aussi à associer des interventions et constituer des « tours de tables » dans lesquels il est moins question de la diversité des compétences que de celle des intérêts. Il est probable que ces deux fonctions se distingueront, de plus en plus, dans l'avenir. L'assemblage de compétences va poser des problèmes croissants. L'exemple de la vache folle a montré que faire coopérer des experts très différents dont les savoirs entrent en contradiction (en l'occurrence, au sein même des sciences biologiques) suppose une coordination très complexe, parce que les termes même du dialogue sont à construire, et l'on retrouve des situations presque équivalentes dans le cas de projet

importants qui veulent répondre à un très haut standard de qualité environnementale.

Le rôle central de l'ambiance urbaine

Ajoutons que les compétences à assembler appartiendront moins au domaine de la construction, de l'aménagement, du logement, de l'urbanisme. Le *facilities manager*⁽²⁾ ou le gestionnaire de risques qui pointent le bout de l'oreille s'installeront. Les spécialistes des technologies de l'information et de la communication (TIC) et de la gestion de l'information occuperont l'avant scène, comme le feront les spécialistes (designers, ingénieurs, gestionnaires) des ambiances. Car l'artificialisation du monde urbain va continuer à travers son organisation en un système dans lequel des lieux se définiront non par un périmètre ou une coquille (même si celle-ci existe), mais par une ambiance ou un jeu d'ambiances : peu importe la rue dans laquelle passe la techno parade, c'est l'ambiance qui compte. Et l'introduction de la nature en ville par l'intervention des paysagistes ira dans le même sens. Après tout, sauf pour certains théoriciens radicaux, faire un jardin ne consiste pas à conserver un milieu « naturel », mais à constituer un milieu artificiel, en jouant avec des éléments dits naturels. Dans cette perspective, la place de l'art et des interventions artistiques ne peut qu'augmenter. Le mythe de l'espace public totalement ouvert ne durera sans doute plus longtemps. Mais de nouvelles formes d'espace public sous

(2) Une école offre dans ce domaine une « formation basée sur l'ingénierie des utilités techniques et le management des services d'un patrimoine immobilier. Le *facilities manager* est un véritable stratège dans l'entreprise, il assure la cohérence, le suivi et la gestion du patrimoine : du chauffage à la climatisation, des ascenseurs au parc automobile, le *facilities manager* est l'interlocuteur unique ».



La ville de demain sera faite, en grande partie, à travers le dialogue entre grands groupes privés et collectivités fortes. De plus en plus de prestations sociales seront proposées par les entreprises privées.



La forme de l'espace public intégrera les arts de la rue et les installations éphémères de l'art contemporain.

contrôle (et sans doute, dans certains cas, difficilement qualifiable de public) apparaîtront, fortement marquées par le jeu des ambiances, la mise en spectacle des objets patrimoniaux (monuments, centres historiques), les arts de la rue (l'Éléphant de Royal de Luxe...) et les interventions de l'art contemporain. Demain peut-être – pour le meilleur et pour le pire –, les installations éphémères de l'art contemporain prendront-elles autant d'importance que les objets architecturaux iconiques.

Des habitants aux usagers

Quelle sera la place des habitants et des politiques dans la production de la ville ? On doit d'abord réfléchir à la notion extrêmement floue d'habitant. L'habitant de la ville n'existe pas. Il existe des individus, des familles, que l'on peut regrouper par catégories et qui constituent plus ou moins des groupes. Leur localisation joue, dans la représentation qu'ils ont d'eux-mêmes, un rôle qui va de presque rien à presque tout. Ils sont parfois les habitants d'un quartier (ou d'une rue, ou d'une commune) qui pour eux signifie beaucoup, parce qu'ils y vivent, qu'ils y travaillent, qu'ils y ont leurs souvenirs. D'autres sont les usagers d'une région urbaine : leur réseau familial et relationnel est dispersé, les lieux les plus importants pour eux sont ceux où ils travaillent et où leurs enfants sont scolarisés. Ils ne connaissent guère leurs voisins et sont des usagers de la ville bien plus que des « appartenants ». Les perceptions et les compétences urbaines des uns et des autres diffèrent fortement et il n'y a pas de raison de ne prendre en compte que les premiers. En France, où la tradition étatiste a conduit à considérer les fonctionnaires de l'État comme détenteurs de l'expertise et de l'expression de l'intérêt général, on a souvent regardé avec suspicion le monde associatif. Les expériences fortes de concertation ou participation sont apparues tardivement. Elles concernent souvent des projets précis, sur lesquels il s'agit de recueillir des avis, et sont parfois associées à une volonté plus ou moins légitime d'écarter le monde associatif au profit du citoyen de base, de bon sens et supposé exprimer, de ce fait, une vérité universelle. De nouvelles pistes devraient être explorées dans l'avenir. Abandonnons les habitants – une fausse réalité sociologique – pour prendre en compte les citoyens, à travers une meilleure organisation du contrôle démocratique. À cet égard, l'adjonction d'un nombre plus important d'élections au suffrage direct dans les intercommunalités est certainement aussi efficace que la création de conseils de quartier. Prenons au sérieux un statut et sa diversité : celui d'usager. La multiplication de cercles de qualité urbaine ou de tout autre dispositif qui permet-

tra de faire travailler les diverses catégories d'usagers sur les problèmes de l'usage est certainement à l'ordre du jour, comme, ce qui est autre chose que la concertation, l'aide aux initiatives et aux projets émanant de la « base ». Mais on ne doit pas se voiler les yeux. Nous vivons dans des villes de plus en plus complexes, avec des populations très diverses, et tous ces dispositifs ne parviendront jamais à donner la parole à tout le monde. Ils seront très utiles pour identifier des problèmes, tout comme les actuels dispositifs de concertation sont utiles pour que les intérêts particuliers s'expriment ailleurs qu'au tribunal ou le jour des élections, mais il ne faut pas en attendre plus. Et l'on se retrouve alors devant la question du gouvernement des villes et du rôle des politiques.

De la gouvernance à la régulation

Même si des dispositifs subtils de gouvernance organisent la coopération entre de nombreux acteurs, la question du leadership restera posée. On peut se consoler en constatant que, dans de nombreuses régions du monde, la question des pouvoirs d'agglomération n'est pas réglée. On peut s'inquiéter en se demandant si la victoire récente de Londres sur Paris dans l'attribution des Jeux olympiques ne tient pas peu ou prou à une meilleure organisation de ses institutions métropolitaines. Quoi qu'il en soit, la ville de demain – on l'a dit – sera faite en grande partie à travers le dialogue entre grands groupes privés ou parapublics et collectivités fortes. Les collectivités doivent se préparer à cet enjeu. Cela passe par des questions de design et de répartition de compétences, ne serait-ce que pour mettre un peu d'ordre et de simplicité dans le maquis des textes et des pratiques qui existent actuellement en France. Cela passe également par l'organisation des services, celle des tâches et des procédures internes, autrement dit par des questions de management. Le risque est que les enjeux de concurrence liés aux réformes récentes conduisent à abandonner ce chantier essentiel.

Faire la ville demain, ce sera faire fonctionner des dispositifs de régulation très complexes et « transversaux ». Le projet comme modalité d'organisation, c'est-à-dire raisonnement et organisation régressifs à partir du but à atteindre, continuera d'avoir une grande importance, mais le projet urbain tel qu'on le définit aujourd'hui, c'est-à-dire comme transformation de la ville à travers la production d'objets matériels, cédera sans doute la place à d'autres pratiques, beaucoup plus liées à la régulation, à la mise en ordre d'un fonctionnement sans cesse en transformation.



Ressources



Colloque



Projets de quartiers durables : de l'intention à la réalisation

Le colloque de l'observatoire universitaire de la ville et du développement durable sur les projets de quartiers durables s'est déroulé les 4 et 5 septembre 2008 à l'université de Lausanne. Les présentations et les débats ont permis de mettre en exergue les opportunités et les limites des nouveaux quartiers durables tant dans le cadre de projets complexes que du renouvellement de la ville ordinaire. À travers l'exemple de plusieurs quartiers réalisés ou en cours de réalisation en Europe et plus spécifiquement en Suisse, la réflexion a porté sur les spécificités de l'échelle du quartier pour un développement urbain durable, dans ses rapports avec les tissus urbains et les politiques urbaines préexistantes. Comment le projet à l'échelle du quartier amène-t-il une plus-value en termes de développement durable, par rapport aux autres niveaux de la planification urbaine? Comment permet-il de questionner et d'améliorer les modalités habituelles de la gouvernance et de la gestion des projets, notamment en termes de participation?

Des conférences plénières pour s'interroger sur l'évolution des quartiers durables

L'analyse de différents quartiers durables en Europe fait ressortir, au niveau prospectif, un besoin de démocratisation de l'urbanisme durable et une évolution des comportements nécessaire pour mieux redéfinir le vivre ensemble. Les mises en garde de ne pas abandonner la notion de rue au profit des parcs et de traiter avec la même attention les espaces publics et les espaces habités sont ressorties à travers la présentation du projet « Métamorphose » à Lausanne. Pour concevoir la ville durable, il est nécessaire de replacer l'éco-quartier à l'échelle de la ville et de la planification urbaine et territoriale. L'éco-quartier est un laboratoire d'expérimentation qui n'est intéressant que s'il y a un processus de transfert à l'échelle de la ville. Les politiques de l'énergie, de l'urbanisme et de la mobilité impliquent d'« avoir tout sur place ». Cela nécessite une certaine densité urbaine, sans confondre densité et promiscuité, intensité de relations de voisinage et absence d'intimité familiale, urbanité et absence de nature, d'espaces publics et de récréation.

Des ateliers pour mieux concevoir des quartiers durables

Le premier atelier a montré la manière dont l'échelle du quartier permet de mieux concrétiser spatialement les objectifs d'un urbanisme durable, par l'exemple de la création d'une centralité dans une ville nouvelle.

La gestion foncière a fait l'objet du deuxième atelier: comment les démarches foncières appropriées sont-elles susceptibles de favoriser la réalisation d'un projet de quartier durable?

Le troisième atelier a abordé la manière dont le projet de quartier durable permet de mettre en œuvre une politique de logement cohérente, d'optimiser la mixité sociale, fonctionnelle, en respect des objectifs de qualité environnementale.

Le quatrième atelier s'est interrogé sur les complémentarités et incompatibilités des mobilités des quartiers et de la ville.

Le cinquième atelier a abordé la manière dont les stratégies peuvent être menées pour renforcer l'implication des habitants dans les projets de leur quartier, notamment en les faisant participer au diagnostic, à la conception et à la vie des espaces collectifs.

Face à la complexité croissante des solutions d'approvisionnement énergétique urbain, le sixième atelier a cherché à promouvoir une gestion énergétique intégrée à l'échelle des quartiers urbains.

Le septième atelier a porté sur la structuration institutionnelle et la gestion du projet, à travers l'exemple du quartier Kronsberg à Hanovre, où plusieurs concepts ont été développés, mettant la négociation au cœur du processus global.

Le dernier atelier a abordé la manière dont les quartiers peuvent être renouvelés ou réhabilités durablement en conciliant les objectifs et impératifs sociaux, économiques, environnementaux.

Pour en savoir plus :

• <http://www.unil.ch/ouvdd/page59700.html>

LES RUES DE TOUTES LES VILLES DU MONDE, espaces publics par définition, doivent assurer simultanément une multitude de fonctions et d'usages : la circulation des personnes et des biens, mais aussi, désormais, celle des informations, avec la mise en place des nouveaux dispositifs publicitaires, technologiques ou commerciaux ; la traversée des quartiers ; l'accès des riverains... C'est aussi un lieu des rencontres, de travail, de vie, d'expression artistique, mais cela peut être aussi un lieu de conflits, un lieu de concurrence entre les usages, les pratiques, les modes de transports, les vitesses... La liste des usages et des acteurs est extraordinairement variée. L'augmentation des mobilités urbaines, la multiplication et la diversification des déplacements et des modes de transports, l'étalement urbain, l'extension des villes en hauteur et en surface accentuent les problèmes d'usages et de partage de la rue, car la rue est un réceptacle et un condensateur de la société tout entière. L'urbanisme moderne, face à ces difficultés, a eu tendance, notamment pour les nouveaux quartiers, à privilégier la séparation entre mobilités et activités. Ces solutions sont aujourd'hui remises en cause et

débatues au regard d'exemples différents, mis en œuvre dans le monde, souvent plus fondés sur le partage, la mise en commun, que sur la séparation, et qui s'efforcent d'exploiter les bénéfices de la mixité fonctionnelle et sociale. Existe-t-il d'autres manières de cohabiter, de cocirculer, de partager la rue ?

Inventer des solutions innovantes pour gérer au mieux les conflits d'usages, d'accès, de passage, de voisinage, par l'articulation des différentes échelles, en conciliant les différentes vitesses, en négociant pour trouver des compromis, plutôt qu'en séparant, en spécialisant, en hiérarchisant les fonctions et les espaces, tel est le pari qu'il faut gagner. Ces solutions nécessitent que les enjeux soient débattus, que les intérêts des différents acteurs et usagers soient pris en compte. Elles impliquent une véritable gouvernance de la rue.

Cet ouvrage, catalogue de l'exposition éponyme, explore et analyse ces questions contemporaines. Par les très nombreux exemples, plus de trois cents photos prises dans des villes du monde, le citoyen est invité à réfléchir pour inventer de nouvelles façons d'aménager, de gérer, d'organiser la ville et de partager la rue.

« LA QUALITÉ URBAINE EST INDISSOCIABLE DE LA satisfaction des usagers ou des habitants et de la vitalité économique ». Cela vaut pour les nouveaux territoires urbains, mais aussi pour « la ville consolidée ».

La ville s'est transformée, a débordé de ses limites, mais les habitants aussi ont changé. Les échanges doivent être faciles et offrir le confort de proximité. La ville étendue doit présenter l'aspect vivant d'un quartier central, où la convivialité prédomine. Face à ces demandes, les aménageurs, pour construire la ville de demain, doivent trouver des solutions innovantes et proposer un « vivre ensemble de qualité » pour échapper à la juxtaposition de maisons individuelles achetées sur catalogue.

Le monde économique a mieux compris que les aménageurs la transformation des modes de vie et des comportements sociaux.

Les auteurs proposent de partir de l'expérience, du quotidien des habitants, pour proposer une offre de qualité, répondant à une demande sociale. De nombreux exemples, en France et à l'étranger, illustrent les différents thèmes.

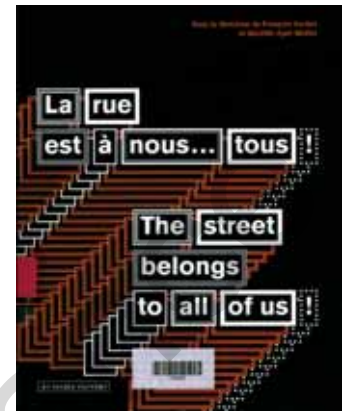
Les grandes enseignes n'opposent plus centres-villes et périphérie (Marne-la-Vallée, Mantes). Les nouvelles générations de centres commerciaux peuvent devenir des leviers de projets

urbains, soit comme « des germes de villes » sur des sites nouveaux (Sénart, Val d'Europe), comme des pôles de restructuration d'espaces en friches (Lyon Confluence, Vaux-en-Velin (Carré de la Soie), Gènes (Ponte Parodi)) ou comme des espaces permettant de recréer du tissu urbain (Birmingham).

La demande de sécurité est une aspiration majeure qui pèse sur le débat urbain et peut devenir un risque sur le « vivre ensemble ». Les exemples donnés, tant sur l'urbanisme sécuritaire (Grande-Bretagne, Montréal) ou les politiques de résidentialisation (Val-Fourré à Mantes-la-Jolie) montrent les diverses tentatives pour en même temps renforcer le sentiment de sécurité et créer du lien social.

Les exemples de Rennes avec ses pôles de quartier, de Paris-Rive gauche, ou des micro-villes de la métropole romaine montrent que des lieux de vie quotidienne forts, avec un urbanisme de proximité maîtrisé, bien reliés aux centres-villes historiques, peuvent être des alternatives à la ville périphérique.

La diversité des modes de vie, leur variabilité rendent la tâche des aménageurs difficile. Ils doivent aussi innover, inventer des solutions, susciter de nouvelles demandes, pour promouvoir une réelle « cidadinité ».



ASCHER François (dir.)
APPEL-MULLER Mireille (dir.)
La Rue est à nous... tous !
The street belongs to all of us !
Vauvert, Au diable Vauvert, 2007.



BOURDIN Alain, MASBOUNGI Ariella
Un urbanisme des modes de vie
Paris, Le Moniteur, 2004.



THEYS Jacques (dir.), SPECTOR Thérèse (dir.), MÉNARD François (dir.)
Villes du XXI^e siècle :
Quelles villes voulons-nous ?
Quelles villes aurons-nous ?
Actes du colloque de La Rochelle.
Tome II. Formes urbaines, mobilité, villes durables, gouvernance.
Lyon, Certu, juillet 2001.



JONAS Olivier
Rêver la ville, voyage au pays des villes rêvées : l'Oniropolis, l'Utopia, la Virtuapolis, la Cyberpolis, la Futurapolis
DUHC, 2003.

S I LE DÉVELOPPEMENT DURABLE EST DÉFINI comme devant «satisfaire les besoins du présent sans compromettre la capacité des futures générations à satisfaire les leurs» (rapport Bruntland - 1987), qu'en est-il de l'intégration de ce concept dans la ville ?

Actuellement, les villes ne cessent de s'accroître, tant d'un point de vue géographique qu'économique ou encore démographique. Cette évolution doit se faire en tenant compte des diverses richesses culturelles de la ville et de son passé, de l'objectif de réduction des inégalités sociales et des dégradations écologiques. Le développement des villes industrielles a généralisé l'urbanisation : aujourd'hui, la moitié de la population mondiale vit dans des zones urbaines. La notion de gaspillage des ressources est un des points à faire évoluer rapidement de manière à garantir la pérennité des villes, et plus particulièrement celle des pays en voie de développement, où la tendance démographique va s'accroître majoritairement. Autre point à prendre en considération : la motorisation et son rôle dans l'évolution des villes. En effet, le taux d'équipements des ménages ne cesse de s'accroître. Par ailleurs, le manque

d'espace en centre-ville incite les jeunes ménages à s'établir dans une zone périurbaine. Les zones périphériques situées sur les marges du territoire urbanisé concentrent désormais à la fois services, emplois et une nouvelle urbanisation.

Le rôle des politiques face à cet étalement urbain est d'éviter un développement anarchique de la ville. Pour cela, ils travaillent à une nouvelle gouvernance globale des villes, afin de répartir au mieux les richesses sur le territoire, celles-ci permettant d'instaurer une meilleure qualité de vie pour chacun. La coopération entre les différents acteurs politiques (municipalité, région, État) apparaît plus que jamais nécessaire. Elle doit, d'une part, rendre compatible le développement urbain et économique avec les intérêts des citoyens, et d'autre part intégrer les acteurs de la société civile dans les choix de société qui sont menés. Le partage du rôle politique met désormais en avant les potentiels locaux, ainsi que la démocratie participative, chaque acteur urbain étant associé par un destin collectif, et place au centre des préoccupations le développement social urbain durable.

L E RÊVE D'UNE VILLE IDÉALE EST AU CŒUR DE LA réflexion de l'Homme depuis la nuit des temps.

L'*Oniropolis* est la ville de notre imaginaire, une ville disparue, comme l'Atlantide de Platon, restituée et imaginée, comme la ville romaine de Piranèse ou encore féérique comme l'univers d'*Alice au pays des Merveilles*.

L'Homme imagine la ville idéale, l'*Utopia*, imagine sa situation, son aménagement. Forme urbaine et sociétés sont liées, la ville idéale reflète une organisation sociale idéale.

Les architectes sont les mieux placés pour matérialiser la ville idéale. Nicolas Ledoux, réalise d'après une commande de Louis XV, la Saline royale d'Arc-et-Senans, mettant l'architecture au service d'un site industriel intégré.

La *Virtuapolis* est basée sur un monde qui n'existe pas. Le décor est artificiel, géométrique. C'est le monde de la domotique, de la technologie. Alphaword est un exemple de cet univers. Ce programme informatique accueille des milliers de personnages sortis de l'imagination des internautes, qui se retrouvent, discutent et qui auront peut-être un jour leurs institutions politiques et économiques.

Olivier Jonas propose la ville numérique, la

Cyberpolis. Jules Verne publie *Paris au XX^e siècle*, anticipation de la ville d'aujourd'hui, avec ses technologies, son fonctionnement social. Littérature et cinéma montrent souvent une mégapole polluée, hyper-technologique. C'est le monde du numérique, des télécommunications poussé à son paroxysme.

La ville devient un espace de flux. Mairie, banque, commerce, musée, tout ce qui symbolisait le centre-ville peut désormais se trouver sur Internet.

La *Futuropolis* est la description symbolique de la ville du futur. Au XIX^e siècle, c'est une ville de fils électriques, un rêve d'ingénieur, le règne des machines. Dans la deuxième moitié du XX^e siècle, la ville proposée n'a plus de centre, pas de limite géographique, c'est une ode à la société de consommation et à la technologie, comme dans *Brazil*, le film de Terry Gilliam.

Autrefois, la ville rêvée s'inspirait de l'Homme, du progrès, en tenant compte des critiques sociales, politiques, économiques, scientifiques de l'époque. Aujourd'hui, l'auteur constate que l'utopie urbaine est motivée par les technologies, le monde virtuel. Dans l'avenir, l'utopie pourrait être inspirée par les espaces naturels, la mer et l'espace.



La Médiathèque de l'IAU île-de-France

Retrouvez la sélection complète des références bibliographiques et iconographiques de ce *Cahiers* sur le www.iau-idf.fr

Un espace ouvert sans interruption de 10 heures à 17 heures qui offre au public :

- une bibliothèque de 60 000 ouvrages sur l'aménagement et l'urbanisme, dont 5 000 en libre accès
- 5 000 études et rapports publiés par l'IAU île-de-France depuis sa création
- une collection de 100 000 images et de 800 cartes et plans
- 600 collections de revues disponibles, ainsi que 2 800 documents d'urbanisme locaux
- un accès au système d'information géographique régional (création, impression et téléchargement de cartes à la demande)

15, rue Falguière - Paris 15^e
Tél. : 01 77 49 79 17
Mél. : mediatec@iau-idf.fr

En Île-de-France, première région urbaine de France, les espaces naturels, agricoles et forestiers représentent **80 %** du territoire.

Environ **896 000** personnes sont potentiellement exposées au risque inondation, soit **8,1 %** de la population.

Plus de **88 000 ha** de forêts sont accessibles au public. L'Île-de-France compte **350** centres ressources en sensibilisation et éducation à l'environnement.



Mémento de l'environnement en Île-de-France

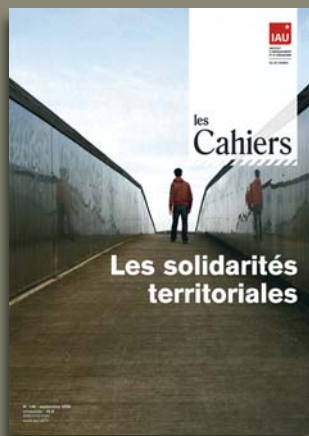
Ces chiffres sont tirés de *L'environnement en Île-de-France* (édition 2006), mémento que publie l'IAU île-de-France tous les trois ans.

Cette publication présente des données environnementales régionales, pour l'essentiel intégrées et spatialisées dans le système d'information géographique de l'IAU.

En vente à la médiathèque de l'IAU île-de-France : **20 €** - www.iau-idf.fr
Pour l'achat d'un mémento 2006, un exemplaire du mémento 2002 offert (sous réserve des stocks disponibles).

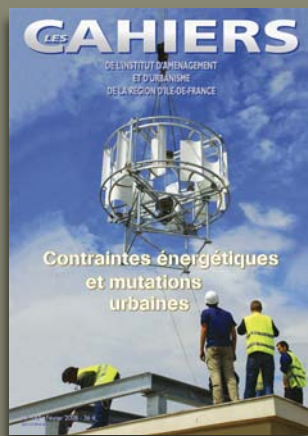
Derniers Cahiers parus

//////////////////// n° 148



Les solidarités territoriales
septembre 2008
France : 18 €
Étranger : 20 €

//////////////////// n° 147



**Contraintes énergétiques
et mutations urbaines**
février 2008
France : 36 €
Étranger : 38 €

//////////////////// n° 146



**Grands projets urbains
en Europe**
**Conduire le changement
dans les métropoles**
mars 2007
France : 36 €
Étranger : 38 €

//////////////////// n° 145



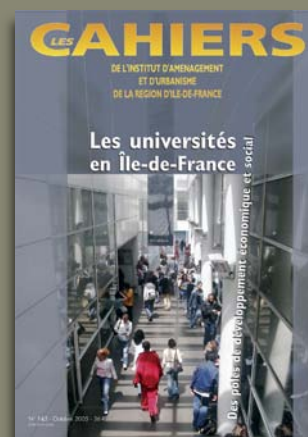
Immobilier d'entreprise
**Nouvelle géographie,
nouvelles stratégies**
octobre 2006
France : 36 €
Étranger : 38 €

//////////////////// n° 144



Liban :
retour sur expérience
mars 2006
France : 36 €
Étranger : 38 €

//////////////////// n° 143



**Les universités
en Île-de-France**
**Des pôles de développement
économique et social**
octobre 2005
France : 36 €
Étranger : 38 €



En vente à l'IAU île-de-France

15, rue Falguière, 75740, Paris Cedex 15 - Tél. : 01 77 49 79 38