

www.urbanisme.fr

Hors série

n° 37

20 €

**“Actes” de la XXX<sup>e</sup> rencontre  
nationale des agences d’urbanisme**

**8<sup>th</sup> biennial of european towns  
and towns planners**

Revue

**URBANISME**

europe Le

**GÉNIE  
des  
Villes**

**2/3/4  
déc. 09  
nancy**

*vue de ciel/over the top by Charlie*



# LA BIENNALE des villes EN EUROPE

# ET DES URBANISTES

C'est à Lyon, en décembre 1995, à l'occasion de la XVI<sup>e</sup> Rencontre nationale des agences d'urbanisme, qu'a été organisé la première *Biennale des villes et des urbanistes européens*. Sous le titre *Planification urbaine et Développement durable*, cette rencontre faisait alors une large place aux expériences des villes d'Europe. À l'issue de cette première édition, un groupe d'urbanistes européens, auquel s'est plus tard joint le Conseil Européen des Urbanistes (CEU), a été mis en place pour pérenniser la Biennale et en assurer le pilotage intellectuel. La Charte d'organisation (*Rules of the Game*) de la Biennale, approuvée par le Comité de pilotage européen (PWP), à Rotterdam le 21 septembre 2001, précise dans son article 1 (*Nature et Objectifs*): « La Biennale [...] rassemble des urbanistes, des élus et toutes les personnes qui s'intéressent à l'aménagement et au développement des villes et des régions d'Europe. Elle a pour objectif de favoriser les échanges d'information et de savoir-faire sur les méthodes et les politiques de planification urbaine susceptibles de conduire à un développement spatial équilibré des villes et des régions d'Europe. »

En accueillant à Nancy en 2009, avec l'ADUAN, la 8<sup>e</sup> édition, en même temps que sa 30<sup>e</sup> rencontre nationale, la FNAU a poursuivi la tradition. Placée sous le titre *Europe, le génie des villes*, la Biennale de Nancy a connu un franc succès avec plus de 1 000 participants.

La prochaine Biennale aura lieu à Gênes en 2011, une autre ville emblématique du "génie européen". Rendez vous à Gênes en 2011 !

## EIGHTH BIENNIAL OF EUROPEAN TOWNS AND TOWN PLANNERS

In Lyon, in December 1995, the 16<sup>th</sup> National Congress of France's town planning agencies welcomed the first Eighth Biennial of European Towns and Town Planners. Titled "Urban Planning and Sustainable Development", the event focused largely on the experiences of Europe's cities. This first edition was followed by the creation of a group of urbanists – later joined by the European Council of Town Planners – to organise and orientate the biennial. Approved by the European Steering Committee in Rotterdam on 21 September 2001, the charter (*Rules of the Game*) stated in Article 1,

"The Biennial brings together urbanists, politicians and all those interested in planning and development for Europe's cities and regions. Its aim is to foster exchanges of information and savoir-faire on urban planning policies and methods conducive to balanced spatial development."

In joining ADUAN, the Nancy Planning agency, as host to the 8<sup>th</sup> biennial, the 30<sup>th</sup> FNAU congress has taken up the torch. Under the banner "Europe, the spirit of Cities", the Nancy Biennial has been very successful with more than 1000 participants. The next biennial will be hosted by Genova in 2011, another emblematic city of "European spirit". See all planners in Genova in 2011!



Le Comité de pilotage européen de la Biennale (European International Working Party, EWP) est actuellement composé comme suit :

**BELGIQUE, BELGIUM**  
Frank D'HONDT, VVP

**DANEMARK, DENMARK**  
Torben NØHR, UTH

**FRANCE**  
Marcel BELLIOT, FNAU,  
François CUIJER, CNDU  
Nicolas BUCHOUX, SFU

**ALLEMAGNE, GERMANY**  
Michael STEIN, SGL  
Peter PUTZ, IFA

**GRÈCE, GREECE**  
Marta VOYATZAKI, CPA

**HONGRIE, HUNGARY**  
Gábor ACZEL, MUT

**IRLANDE, IRELAND**  
John SHANL, IP

**ITALIE, ITALY**  
Franco MISLURANI, IMU  
Vincenzo BUSSADORI, ASSURIE

**LUXEMBOURG**  
Sonia GEBGLER

**HOLLANDE, NETHERLANDS**  
Jan VOGELI, ENSP

**ESPAGNE, SPAIN**  
Pablo NÚÑEZ LACRU  
Luis BRAU, AETU

**ROYAUME UNI, UNITED KINGDOM**  
Cath HAGUE, RTH

Conseil Européen  
des Urbanistes (CEU) /  
European Council  
of Town Planners (ECTP)  
Vincenzo BUSSADORI

# EUROPE : LE GÉNIE DES VILLES



Quelques années après le Sommet de la Terre, tenu à Rio de Janeiro, la FNAU avait "inventé" et organisé à Lyon, en 1995, la première Biennale européenne des villes et des urbanistes. Quelques jours avant le Sommet Mondial sur le changement climatique qui s'est tenu à Copenhague en décembre 2009, Nancy a accueilli la 8<sup>e</sup> édition de cette manifestation, couplant l'événement à la rencontre nationale des agences d'urbanisme qui fêtait à cette occasion son 30<sup>e</sup> anniversaire.

Après Copenhague en 2003, Barcelone en 2005, Budapest en 2007... et avant Gênes, qui accueillera l'édition 2011, la Biennale de Nancy a réuni un millier de participants dans le cadre prestigieux de la place Stanislas. Organisée par l'Agence de développement et d'urbanisme de l'aire urbaine nancéienne (ADUAN), cette manifestation a tenu toutes ses promesses. Elle a dressé un état des lieux à la fois critique et prospectif de la situation des villes européennes et dessiné les contours d'un projet prenant en compte aussi bien la compétition entre les territoires et les exigences de cohésion sociale que les perspectives d'un développement urbain plus équilibré.

Les villes européennes abritent aujourd'hui 80 % de la population du continent et elles exercent des compétences de plus en plus nombreuses en matière de développement économique, d'urbanisme et de planification, ou encore d'action culturelle et sociale. Elles constituent ainsi le laboratoire privilégié des politiques intégrées de développement durable et c'est là que sera gagnée, ou perdue, la lutte contre le réchauffement climatique et ses effets.

Je suis heureux que la FNAU ait pu, avec la Biennale et en association avec les urbanistes européens (CEU/ECTP), apporter sa contribution à cette grande ambition. Et je forme le vœu que le projet de "ville durable", dont témoigne ce numéro hors série entièrement bilingue de la revue *Urbanisme*, et dont nous reparlerons au mois d'octobre à Rennes, lors de la prochaine rencontre nationale des agences d'urbanisme, suscite un large écho et connaisse le succès qu'il mérite.

André Rossinot  
maire de Nancy et président du Grand Nancy  
président de la FNAU

## Europe: the spirit of cities

In 1995, a few years after the Rio de Janeiro Earth Summit, France's National Federation of Town Planning Agencies (FNAU) came up with the first European Town Planners Biennial in Lyon. And a few days before the Climate Change conference in Copenhagen in December 2009, the city of Nancy welcomed the Biennial's 8th edition, combining the event with the 30th-anniversary FNAU congress.

After Copenhagen in 2003, Barcelona in 2005 and Budapest in 2007 – and ahead of Genoa in 2011 – the Nancy Biennial brought together a thousand participants in the impressive setting of Place Stanislas. Organised by the Greater Nancy Agency for Development and Town Planning (ADUAN) the event certainly fulfilled its promises. It drew up an inventory both critical and forward-looking of the situation of Europe's cities, and outlined a project taking account of inter-territorial competition, the requirements for social cohesiveness and the prospects for more balanced urban development.

Now home to 80% of the continent's population, Europe's cities are faced with steadily increasing responsibilities in the fields of economic development, urbanism and forward planning. It is in this crucial workshop for integrated sustainable development policies that the battle against global warming and its effects will be won or lost.

I am delighted that the FNAU, in association with the Biennial and the European Council of Spatial Planners (CEU/ECTP) has been able to make its contribution to this ambitious enterprise. It is my hope that the "sustainable city" project outlined in this fully bilingual issue of the review *Urbanisme* – and due for further discussion at the next FNAU congress in Rennes in October – will enjoy the broad impact and the success it deserves.

André Rossinot  
Mayor of Nancy, President of Greater Nancy  
and FNAU President

# SOMMAIRE

- P.3 **Europe : le génie des villes**  
André Rossinot

## OUVERTURE

- P.7 **Y a-t-il un génie dans l'avion ?**  
par Pierre Gras
- P.12 ... Table ronde  
**Ville européenne : quand les enjeux entrent en jeu**  
Synthèse par Olivier Réal
- P.15 ... Table ronde  
**Des villes au cœur de l'économie-monde**  
Synthèse par Richard Quincerot

## GRAND NANCY

- P.19 **Une agglomération toute en ambitions**  
par Pierre Gras
- P.24 ... Métropole lorraine  
**Découverte à la carte**  
par Pierre Gras et Serge Mouraret
- P.26 ... Analyse  
**Art, science et urbanité durable**  
par Richard Quincerot

## SYNTHÈSES DES ATELIERS

### *Ville, environnement, climat*

- P.33 **Climat : local et global sont dans un bateau...**  
Synthèse d'atelier par Richard Quincerot
- P.36 **La ville de demain, puzzle d'écoquartiers ?**  
Synthèse d'atelier par Pascale Decressac
- P.40 **Mobilité : une ville durable tout en douceur**  
Synthèse d'atelier par Pascale Decressac
- P.43 **Ville-campagne : une (r)évolution silencieuse ?**  
Synthèse d'atelier par Pierre Gras

### *Échelles de territoire et stratégies urbaines*

- P.47 **Il y a de la métropole dans l'aire (urbaine)**  
Synthèse d'atelier par Olivier Réal
- P.57 **Lyon vs Hambourg ?**  
Synthèse d'atelier par Olivier Réal



- P.60 ... Zoom  
**Et si la périphérie était au centre ?**  
par Pierre Gras

### *Culture et patrimoine, un levier pour l'action*

- P.62 **Reconvertir, développer, promouvoir**  
Synthèse d'ateliers par Pierre Gras
- P.71 ... Zoom  
**Gênes : un "modèle" à vivre ?**  
par Pierre Gras

### *Vers la fin des modèles urbains ?*

- P.74 **Les villes se jouent des modèles... et des frontières**  
Synthèse d'atelier par Richard Quincerot
- P.83 **Le Grand Paris, métropole exportable ?**  
Synthèse d'atelier par Pascale Decressac

## PERSPECTIVES

- P.89 **Synthèse générale des échanges**  
par Michèle Tranda-Pittion  
(propos recueillis par Richard Quincerot)
- P.92 ... Table ronde conclusive  
**Villes européennes, questions/réponses**  
(propos recueillis par Pascale Decressac)
- P.95 ... Biennale européenne 2011  
**Interview de Marta Vincenzi, maire de Gênes,**  
par Pierre Gras

## P.97 REPÈRES BIBLIOGRAPHIQUES

# CONTENTS



- P.3 **Europe: The Spirit of Cities**  
André Rossinot

## KEYNOTE CONSIDERATIONS

- P.9 **Is there a genie in the bottle?**  
par Pierre Gras
- P.13 ...🔗 Round Table 1  
**The European city: when issues are the issue**  
Overview by Olivier Réal
- P.17 ...🔗 Round Table 2  
**Cities at the heart of the global economy**  
Overview by Richard Quincerot

## GREATER NANCY

- P.21 **A conurbation bent on success**  
Pierre Gras
- P.25 ...🔗 Lorraine metropolis  
**A Tour à la carte**  
Pierre Gras and Serge Mouraret
- P.27 ...🔗 Focus  
**Art, science and sustainable urbanity**  
Richard Quincerot

## WORKSHOP ROUNDUPS

### *City, environment, climate*

- P.35 **Climate: when local meets global**  
Workshop roundup by Richard Quincerot
- P.37 **The city of tomorrow:  
an eco-neighbourhood jigsaw?**  
Workshop roundup by Pascale Decressac
- P.41 **Transport: the sustainability choices**  
Workshop roundup by Pascale Decressac
- P.45 **City/country: a silent (r)evolution?**  
Workshop roundup by Pierre Gras

### *Territorial scales and urban strategies*

- P.49 **A metropolitan spirit in the air**  
Workshop roundup by Olivier Réal
- P.59 **Lyon v. Hamburg?**  
Workshop roundup by Olivier Réal

- P.61 ...🔗 Close-up  
**What if the periphery was in the centre?**  
Pierre Gras

### *Culture + heritage = leverage*

- P.63 **Restructuring, developing, promoting**  
Workshop roundup by Pierre Gras
- P.73 ...🔗 Close-up  
**Genoa: a “model” for living?**  
Pierre Gras

### *The end of urban models?*

- P.76 **Cities are ignoring models – and borders**  
Workshop roundup by Richard Quincerot
- P.85 **Greater Paris: an exportable metropolis?**  
Workshop roundup by Pascale Decressac

## LOOKING TO THE FUTURE

- P.90 **A recap by Michèle Tranda-Pittion**  
As told to Richard Quincerot
- P.93 ...🔗 Closing Round Table  
**European cities: questions/answers**  
Roundup by Pascale Decressac
- P.96 ...🔗 European Biennial 2011  
**Interview with Marta Vincenzi, Mayor of Genoa**  
Pierre Gras

- P.97 **FURTHER READING**





## Y A-T-IL UN GÉNIE DANS L'AVION ?

*Marquée par la perspective du sommet de Copenhague<sup>1/</sup>, la Biennale européenne des villes et des urbanistes, couplée à la 30<sup>e</sup> rencontre nationale des agences d'urbanisme, n'a pas manqué sa cible, avec un millier de participants et un ensemble de contributions et d'ateliers significatifs sur des thèmes touchant notamment aux changements climatiques, à la mobilité ou au développement durable. Les "villes durables" sont à l'ordre du jour. Pour autant, le modèle historique de la ville européenne n'a pas été démenti...*

**1/**  
La Conférence des Nations Unies sur le changement climatique s'est déroulée du 7 au 18 décembre 2009 dans la capitale danoise, quelques jours après la clôture de la 8<sup>e</sup> Biennale européenne des villes et des urbanistes.

Associer la rencontre nationale des agences d'urbanisme à la biennale européenne des villes et des urbanistes ne s'était plus produit depuis la création de cet événement à Lyon en 1995. Le président de la FNAU et maire de Nancy, André Rossinot, pouvait se dire d'autant plus heureux d'accueillir cette convergence exceptionnelle que la fédération – qui compte désormais 52 agences – y fêtait également son trentième rendez-vous annuel, dix ans après une précédente rencontre dans la ville de Stanislas...

### **"Coordination intelligente" des politiques publiques**

"Le fait urbain est en effet au cœur du développement durable", a souligné André Rossinot, et le rôle des acteurs locaux est et sera de plus en plus déterminant". Cette conviction était manifestement partagée par Michel Destot, qui préside l'Association des maires de grandes villes de France. Saluant au passage un "véritable militant de la ville" en la personne du président de la FNAU, le député et maire de Grenoble a mis l'accent sur "le rôle essentiel des villes pour relever les grands défis d'aujourd'hui, qui sont à la fois économiques, démographiques et climatiques, et apporter des réponses adaptées". "La ville européenne est une chance", a poursuivi M. Destot, mais à deux conditions : qu'elle sache organiser une "coordination intelligente" des politiques publiques au service de stratégies cohérentes et durables, et qu'elle puisse mettre en place les bases d'une "coopération métropolitaine facilitant l'élaboration de solutions à la bonne échelle pour répondre aux besoins du mieux vivre ensemble".



Pour André Rossinot, c'est d'abord dans les villes qu'il faut agir en faveur du climat.

La séance d'ouverture de la "biennale" était aussi l'occasion d'une autre convergence, entre les villes du Sillon lorrain, comme l'ont souligné tour à tour Henri Hasser, président de l'Agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle (Aguram), et Olivier Tritz, son homo-

logue pour l'agence Lorraine Nord (Longwy). "Nous avons une histoire mouvementée, mais un vrai potentiel européen, du fait de notre proximité avec l'Allemagne, la Belgique et le Luxembourg, a expliqué M. Hasser. Mais il nous faut développer notre attractivité culturelle, à laquelle contribuent des projets comme la décentralisation du Centre Pompidou dans notre région". M. Tritz en a convenu : "Les habitants se moquent des frontières régionales ou nationales, les modes de vie sont en mouvement et les réseaux de villes répondent à cette évolution. C'est pourquoi il faut inventer ensemble un urbanisme du quotidien au niveau métropolitain."

João Teixeira, président en exercice du Conseil européen des urbanistes, a souligné de son côté l'extraordinaire diversité du "modèle de ville européenne" et rappelé que les enjeux sont désormais communs à toutes les villes. Invoquant tout à la fois Cerdà, Camillo Sitte, l'École de Vienne et celle des cités-jardins d'Ebenezer Howard, il a mis en exergue ces remarquables sources d'inspiration pour l'action des villes européennes actuelles. Cette opinion a été résumée d'une belle formule, empruntée au poète Emile Verhaeren par le géographe Francis Beaucire, lors de la table ronde qui a suivi les propos introductifs : "Au-dessus des villes, sans qu'on les voie, flottent les idées..."



Les collectivités territoriales sont au cœur de l'action en faveur des villes durables (de g. à droite, Henri Hasser, Michel Destot, Joao Texeira et Olivier Tritz).

### Un "État stratégique" et des pôles métropolitains innovants

De fait, chacun en était bien persuadé, "il faut faire confiance au génie des villes", selon l'expression du délégué interministériel (futur Datar) Pierre Dartout. Le ministre de l'Espace rural et de l'Aménagement du territoire, Michel Mercier, qui concluait la matinée, ne l'a pas démenti, tout en souhaitant que "la ville diffuse la richesse qu'elle concentre à l'ensemble des territoires qu'elle irrigue et qui l'environnent". "Le fait urbain ne doit pas se constituer contre d'autres territoires, a développé le ministre. C'est un condensé de modernité qui cristallise les questionnements mais aussi les espoirs."

C'est à un "État stratégique", invité en ces termes par André Rossinot à être un véritable "partenaire des villes et des territoires", que s'adressent les attentes des "pôles métropolitains" qui se sont constitués à travers tout le territoire. "Le projet de loi qui viendra en discussion au Parlement au printemps permettra d'accompagner les efforts engagés pour organiser les agglomérations sur des bases nouvelles et en faveur d'une plus grande intégration métropolitaine,

à l'image du Sillon lorrain, a répondu le ministre. Mais il nous faut trouver la bonne formule pour être à la fois plus efficaces et plus démocratiques."

### Choisir entre la *french touch* et l'urbanisme de produits ?

Le lendemain après-midi, lors de la table ronde conclusive, les intervenants ont pu également broser le tableau d'un "modèle européen de ville" à la fois fédérateur et diversifié. Comme l'a rappelé Paul Bevan, secrétaire général des Eurocités, "la ville est le modèle d'organisation le plus efficace, nous le savons bien. Mais peut-être convient-il de modifier les critères permettant de mesurer cette efficacité par un indice de bien-être, par exemple". David Mangin a expliqué que l'approche européenne n'avait pas réellement tranché entre la *french touch* et l'"urbanisme de produit". Or, "les choses vont lentement en matière de projets et très vite en matière de produits", a ajouté le Grand prix de l'urbanisme 2008. Clara Gaymard, présidente du groupe General Electric France, a complété avec un



Michel Mercier, ministre de l'Espace rural et de l'Aménagement du territoire

2/  
180 projets ont été présentés par les collectivités territoriales dans le cadre de ce plan. 13 projets d'ÉcoCité seront soutenus par l'État dans le cadre du Grand Emprunt.



certain à-propos cette analyse : "Il existe certes un modèle urbain européen, mais c'est aussi à un modèle économique et social auquel il convient de se référer". Ce modèle, Gênes ne le récuse pas non plus, même si "l'industrialisation et la mondialisation ont bousculé l'empreinte historique de ce grand port méditerranéen", comme en a convenu son maire, Marta Vincenzi. Gênes accueillera en effet la prochaine édition de la Biennale européenne des villes et des urbanistes en 2011 et se prépare, assure l'élue, optimiste, au thème de "la ville de l'après-crise".

Dans son discours de clôture, André Rossinot n'a pas caché les attentes de la fédération qu'il préside aux plans national, européen et mondial. Saluant dans la mise en œuvre des décisions du Grenelle de l'Environnement "une démarche pragmatique et progressive" et le rôle de la FNAU au sein du comité de pilotage du projet ÉcoCité, il a soutenu les engagements européens et les prises de positions internationales de la France en matière de développement durable : "Si l'on veut réduire durablement l'empreinte écologique que l'Homme fait peser sur la planète, c'est dans les villes qu'il faut agir, en se gardant de tout dogmatisme et en se méfiant des réponses trop techniques. Les solutions reposent d'abord sur une organisation plus rationnelle de la ville et sur des modifications des modes de vie. C'est une démarche où il faut savoir écouter, faire comprendre et agir ensemble..."

### Les "villes durables" de l'après-Copenhague

Le secrétaire d'État chargé du Logement et de l'Urbanisme, Benoist Apparu, n'a pas manqué l'occasion de lui répondre en soulignant la pérennité du modèle urbain européen : "Nos villes sont montrées en exemple, et pas seulement pour leur qualité de vie : ainsi, près des trois quarts des 25 villes les plus innovantes se situeraient en Europe et la ville en tête du classement, Boston, est la plus européenne des villes américaines ! Malgré toutes les difficultés que nous partageons, au plan de la cohésion sociale ou de l'environnement, nous avons de nombreux points forts." Il a ensuite abordé quelques-unes des démarches engagées par l'État dans ce domaine : poursuite des objectifs du Grenelle intégrant les grands enjeux urbains et les paramètres environnementaux, développement du plan Ville durable/2, fusion ou évolution des différents documents d'urbanisme thématiques pour laquelle la contribution de la FNAU sera la bienvenue. "Au plan européen, c'est un engagement clair, acté à Leipzig, pour la ville durable,



**With the imminent Copenhagen summit/1 on everybody's mind, the coupling of the European Town Planners Biennial with the 30th national congress of France's town planning agencies was right on target, with a thousand participants and a cluster of contributions and workshops covering, among other things, climate change, transport and sustainable development. "Sustainable cities" were a major agenda item, although this didn't mean the historic European urban model was going to be rejected.**

Having the FNAU conference coincide with the European Town Planners Biennial was something that hadn't happened since the Biennial was created in Lyon in 1995. André Rossinot, FNAU president and mayor of Nancy, was doubly delighted to be hosting this combined event: the Federation – now including 52 agencies – was also celebrating its 30th annual get-together, ten years after an earlier encounter in Nancy.

The opening session of the Biennial also saw the cities of the "Sillon Lorrain" urban network coming together, as was emphasised by Henri Hasser, president of the Moselle Conurbations Planning Agency (AGURAM) and Olivier Tritz, his counterpart from the North Lorraine agency in Longwy. "Historically we've had our ups and downs," Henri Hasser commented, "but thanks to the proximity of Germany, Belgium and Luxembourg, there's real European potential here. What we have to

## Is there a genie in the bottle?

do now is build up our cultural attractivity, which is being helped by projects like the arrival in Metz of the decentralised Centre Pompidou." Olivier Tritz was of the same opinion: "People here don't care about regional or national boundaries: lifestyles are changing and urban networks are responding to this. So we have to set about inventing an everyday urbanism at metropolitan level."

### "Intelligent coordination" of public policy

"The urban factor is crucial to sustainable development," André Rossinot stressed, "and the role of local actors is and will continue to be decisive." A conviction vigorously shared by Michel Destot, member of parliament, mayor of Grenoble and president of the Association of Mayors of Large French Cities. Saluting the FNAU president as "a true champion of the city", Destot underlined "the vital role of cities in facing today's major challenges – economic, demographic and climatic – and coming up with the right answers. The European city is a great opportunity," he went on, but on two conditions: that it organise "intelligent coordination" of public policy in the interests of consistent, sustainable strategies, and that it lay the groundwork for "metropolitan cooperation conducive to finding appropriately scaled answers to the problems of improved living-together."

João Teixeira, current president of the European Council of Spatial Planners, stressed the extraordinary diversity of the

"European urban model". Reminding participants that the issues were now shared by all cities, he also urged them to remember Cerdà, Camillo Sitte, the Vienna School and Ebenezer Howard's garden cities as remarkable sources of inspiration for urban action today. His stance was beautifully summed up, at the Round Table following the opening addresses, by geographer Francis Beaucire: "Above our cities, even if we don't see them, ideas are floating..."

### A "strategically minded state" and innovative metropolitan hubs

All concerned were in agreement with joint ministerial delegate Pierre Dartout's call for "trusting the spirit of cities"; Michel Mercier, Minister for Rural Areas and Territorial Planning, rounded off the morning with the wish that "the city spread its concentrated wealth to the surrounding territories it feeds. The urban factor should not take shape at the expense of other territories," he continued. "It's a concentrate of modernity which crystallises not only questions, but hopes as well".

With this in mind, André Rossinot called on a "strategically minded state" to become a true "partner of cities and territories", in response to the needs of the "metropolitan hubs" that have now emerged all over the territory.

In reply the Minister said, "The legislation coming up for discussion in Parliament next spring will provide backup for the efforts being made to organise conurbations on new footings, and for increased metropolitan integration of the kind happening in the Lorraine urban network. But what we also have to do is find the right recipe for being both more effective and more democratic."

### The "French touch" or product-based urbanism?

Speakers at the closing round table next afternoon took the chance to paint a picture of a "European city model" as both unifying and diversified. As Eurocities secretary-general Paul Bevan reminded

everyone, "We know the city is the most efficient organisational model, but maybe we need to change the criteria for measuring this efficiency – by adding in a well-being index, for example." David Mangin, winner of the Grand prix de l'Urbanisme in 2008, explained that the European approach had failed to make a real distinction between the "French touch" and product-based urbanism: "Things are going slowly in the project field and very fast where products are concerned." Clara Gaymard, CEO at General Electric France, added a pertinent nuance to this point of view: "True, there's a European urban model, but we also have to be thinking in terms of an economic and social model." Genoa, in the form of mayor Marta Vincenzi, was ready to bite the bullet, even if "industrialisation and globalisation have radically changed the historical situation of this great Mediterranean port." As it happens, Genoa will be hosting the next European Town Planners Biennial in 2011, under the optimistic title of "The Post-crisis City".

In his closing address André Rossinot made no secret of the FNAU's expectations in national, European and world terms. Hailing the implementation of the Grenelle Environment Forum's decisions as "a pragmatic, progressive step", and praising the part played by the FNAU on the Ecocities project steering committee, he stood out for France's commitments and positions, both European and International, in respect of sustainable development: "If the aim is a lasting reduction in humanity's ecological footprint, it's in the cities that we have to take action, avoiding all dogmatism and remaining wary of over-technical solutions. The answers depend first of all on more rational organisation of the city and lifestyle changes. This is an approach that involves knowing how to listen, how to get your message across and how to work together."

### Post-Copenhagen "sustainable cities"

In replying, Benoist Apparu, France's Secretary of State for Housing and

Urbanism, took the chance to highlight the lasting character of the European urban model: "Our cities are held up as examples, and not only for their quality of life: almost three-quarters of the world's most innovative cities are in Europe – and the leader, Boston, is the most European of all American cities! Despite all the difficulties we share in terms of social cohesiveness and the environment, we have a lot of strong points." He went on to outline aspects of the French state agenda in these fields: pursuit of the Grenelle objectives covering major urban issues and environmental parameters, development of the Sustainable Cities Plan <sup>1/2</sup> and the merging or modification of the various urbanism thematic guidelines, for which help from the FNAU would be most welcome. "At European level," the minister went on, "a clear commitment to the sustainable city was laid down in Leipzig, and this is being given shape in the current drawing-up of the specifications." He also expressed his thanks for the work of André Rossinot, who chairs the national "monitoring group", and Brigitte Bariol, head of the Saint-Étienne Planning Agency, who coordinates the European working group in this field.

"Post-Copenhagen cities will of necessity be sustainable," he said, so this year work on sustainability between the state and the agencies should be boosted. "Suggesting overall points of view is the agencies' real vocation and value added. They're the inheritors of a European city whose diversity is a major asset; and their work makes them a crucial part of public-sector activity." Truly a bracing leave-taking for the organisers of the 31st congress, scheduled for next October in Rennes, with The Sustainable City as its planned theme. | **Pierre Gras**

<sup>1/</sup> The United Nations conference on climate change took place in the Danish capital between 7–18 December 2009, just a few days after the end of the 8th European Town Planners Biennial.

<sup>2/</sup> 180 projects have been presented by local government bodies in the context of this plan. 13 EcoCité projects will receive state backing from the government fund-raising loan.

a poursuivi le ministre. Il est décliné aujourd'hui dans les travaux qui sont menés pour la définition d'un référentiel pour la ville durable." Et de remercier André Rossinot, qui préside le "groupe miroir" national, et Brigitte Bariol, directrice de l'Agence d'urbanisme de Saint-Étienne, qui anime le groupe de travail européen dans ce domaine, pour leur investissement.

"Les villes de l'après-Copenhague seront nécessairement durables", a estimé M. Apparou. Dès cette année, la collaboration sur ce thème entre l'État et les agences d'urbanisme devrait monter en puissance. "Proposer des perspectives d'ensemble, c'est la vocation même et la valeur ajoutée de la démarche des agences d'urbanisme, héritières d'une ville européenne dont la diversité est l'un des atouts et qui sont placées, par leur réflexion, au cœur de l'action publique", a conclu le ministre en leur rendant un hommage appuyé. Un satisfecit et un viatique robo-



**Benoist Apparou, secrétaire d'État chargé du Logement et de l'Urbanisme**

ratif pour les organisateurs de la XXXI<sup>e</sup> rencontre nationale qui aura lieu au mois d'octobre prochain à Rennes sur le thème attendu de la "ville durable". | **Pierre Gras**



La mutation du patrimoine industriel (ici, à Marseille) est l'un des éléments de la valeur ajoutée d'une ville durable.



TABLE RONDE

# VILLE EUROPÉENNE : QUAND LES ENJEUX ENTRENT EN JEU

*Fondées sur des temps longs de croissance, complexes pour la plupart d'entre elles, les villes européennes doivent relever aujourd'hui de nouveaux défis : ceux de la densité (ou d'autres formes urbaines), du développement durable, du "nouvel âge métropolitain", de la gouvernance et... de l'imagination. Un beau programme de travail. Synthèse des échanges par Olivier Réal.*

Christian Vanderमotten, géographe, urbaniste et professeur à l'Université Libre de Bruxelles, a défini d'emblée les quatre grandes caractéristiques des villes européennes pour mieux identifier des réponses à ces nouveaux défis. Son analyse s'est portée tout à la fois sur les villes "dures", c'est-à-dire construites en matériaux durables, sur celles dont l'historicité est longue, et sur d'autres villes encore, bâties dans le cadre d'une société "non totalisante" (c'est-à-dire comprenant des lieux d'interactions entre des formes de pouvoir autonomes et complexes) ou construites de façon endogène sur la durée. "En jouant sur ces quatre éléments, a-t-il souligné, on retrouve une série de scénarios plus aisés à appréhender, en matière de densité par exemple, qu'il faut s'ingénier à conserver". Face à la tendance lourde de la périurbanisation, Ch. Vanderमotten a également rappelé que "la notion transversale de durabilité" doit s'appuyer principalement sur les forces locales. Or, le pouvoir économique et politique est justement, pour l'essentiel, "situé en ville".

## Forte intensité sur basse densité

À l'inverse, pour Francis Beaucire, géographe et professeur à l'Université de Paris I, qui s'est dit partisan de tordre le cou à l'idée reçue selon laquelle "la richesse est au centre et la pauvreté en périphérie", le problème n'est pas compliqué dès lors que le nombre de kilomètres n'est pas fondamental. Si la ville se dédensifie mais que la vitesse de déplacement augmente sans compromettre l'environnement, ce n'est pas si grave, a-t-il expliqué en substance. Notre modèle de ville européenne est, selon lui, le produit de la représentation culturelle que nous en avons. Les villes étalées, fragmentées, sont aussi nombreuses que les villes denses. "On doit pouvoir trouver des générations d'habitants qui

n'auront jamais fréquenté ces centres-villes qui sont nos modèles de référence..." Selon ce spécialiste des questions de déplacements et de mobilité, les espaces de "basse densité" méritent tout autant notre attention et sont conformes à la nécessité actuelle de concevoir des "villes durables". Celle-ci ne peut donc se résumer, selon le géographe, au seul "compact conventionnel".

## Décroissance en croissance

Selon les angles de vision – en l'occurrence au moins deux –, les nouveaux modes de villes durables peuvent allègrement diverger. Faute peut-être d'un modèle idéal qui reste à inventer à une époque où tout s'accélère, depuis la globalisation des échanges jusqu'aux effets des changements climatiques. "Rome avait certes un million d'habitants il y a deux mille ans, mais il existe plus de 400 villes millionnaires dans le monde d'aujourd'hui ! Le problème principal des villes est précisément le contraste entre la vitesse des changements intervenus au cours des dernières décennies et la capacité à produire des réponses efficaces face à ces changements. Comment gagner du temps, c'est bien la question..." L'interpellation d'Emilio d'Alessio, ancien adjoint au



Christian Vanderमotten



Francis Beaucire



Emilio d'Alessio

maire d'Ancone et actuel coordonnateur des "Agendas 21" locaux en Italie, vaut notamment pour les *shrinking cities*, ces "villes en décroissance" qui se vident littéralement de leur substance économique et de leur population dans certains pays développés (États-Unis et ex-Europe de l'Est, notamment). "Ikea et Conforama ont certainement davantage contribué à la transformation des villes que Camillo Sitte ou Ebenezer Howard, a plaisanté (à moitié) Emilio d'Alessio, car les solutions urbanistiques ne sont pas à la hauteur des enjeux et surtout de leur fabuleuse accélération..."



Pierre Dartout, délégué interministériel à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale.



Patrimoine et mondialisation, deux tensions de la ville actuelle.

## Nouvelle donne

Alors que les villes reprennent la main, l'État, malgré un manque de souffle lié aux effets à long terme de la décentralisation et à des capacités financières amoindries, s'inscrit néanmoins en "soutien privilégié" et en "régulateur". Pierre Dartout, délégué interministériel à la Datar (puisqu'elle s'appelle de nouveau ainsi), a situé la "nouvelle donne" territoriale dans le champ partenarial entre les acteurs majeurs que sont l'État, les collectivités, les entreprises ou les universités... Dans cette nouvelle époque où les grandes villes sont devenues des "facteurs essentiels d'innovation et de croissance économique", "le" Datar s'est toutefois montré dubitatif sur l'existence d'un



## ROUND TABLE

# The European City: when issues are the issue

**Based on long growth periods, and for the most part highly complex in their own right, European cities have new challenges to face today: density (and/or other urban options), sustainable development, the "new metropolitan age", governance – and imagination. A lot on their plate, in other words.** *Olivier Réal sums up.*

Geographer, urbanist and teacher at the Free University in Brussels, Christian Vandermotten set the ball rolling with a definition of the four main characteristics of European cities. The aim? To get a closer handle on meeting the new challenges. His analysis covered "hard" cities built of durable materials; cities with a long history; others built in the context of a "non-totalising" society, i.e. including venues for interaction between autonomous, complex forms of power; and those built from within over a long period. "Working with these aspects," he emphasised, "you come up with a series of scenarios that are easier to grasp – in respect of density, for example, which we have to strive to keep." Given the strong trend towards periurbanisation, he said, we must remember that "the transversal notion of sustainability" needs to be backed mainly by local forces. And economic and political power is, as it happens, mostly "city-situated".

### High intensity about low density

By contrast, for Francis Beaucire, geographer, lecturer at the University of Paris 1, and totally opposed to the received idea that "wealth is at the centre and poverty on the periphery", the problem is simple once you play down the distance factor: in other words it's not a serious matter if the city de-densifies, as long

as travelling becomes faster without damaging the environment. As he sees it, our model of the European city is the product of a cultural representation. There are just as many sprawling, fragmented cities as dense ones, and "you can doubtless find entire generations of residents who have never really frequented the city-centres that serve as our reference models." According to this travel and transport specialist, "low density" areas deserve our intention just as much and fit with the current need to design "sustainable cities". These latter, he says, cannot be reduced solely to the "conventional compact" type.

### The growth of negative growth

Depending on your point of view – and here there were at least two – new sustainable city styles can be cheerfully divergent. Maybe because the ideal model is still waiting to be invented at a time when everything is going faster, from globalisation of trade to the effects of climate change. "Rome certainly had a million people two thousand years ago," threw in Emilio d'Alessio, former deputy mayor of Ancona and currently coordinator of local Agenda 21s in Italy, "but there are over 400 cities in that category in the world today. The main problem for cities is the contrast between the speed of change over recent decades and our ability to come up with effective responses to that change. How to gain time, that's the question." This applies especially to shrinking cities and their populations in some developed countries, notably the United States and the former Eastern Bloc countries. "Ikea and Conforama have certainly done more to change our cities than Camillo Sitte or Ebenezer Howard," he said half-jok

ingly, "because the planning solutions aren't equal to the issues or, especially, to their incredible acceleration."

### A new order

With cities now taking things in hand, the state, despite a lack of staying power due to the long-term effects of decentralisation and reduced financial capacity, is nonetheless asserting itself as a "special backer" and a "regulator". Pierre Dartout, joint ministerial delegate at the Town Planning and Regional Action Unit (DATAR) sees the "new order" situated, territorially speaking, in the partnership field, where the major players include the state, local government, business and the universities. In this new era of big cities as "essential factors for innovation and economic growth", Pierre Dartout nonetheless expressed doubts as to the existence of a single European model: "Even if European cities are products of history," he said, "their individual histories can be very different."

Looking beyond "indexes of metropolism", he mentioned the need in France for "strong

cities" as a means of counterbalancing the sheer weight of Paris and its environs ("whose major contribution to the GDP must not be forgotten"). A similar instance is the role of Marseille, in the context of the Union for the Mediterranean and as European Capital of Culture in 2013. Cities must embody this aspiration, but there has to be support from their populations. Their density makes them an effective solution, even if the example of Manhattan as the champion non-producer of CO2 failed to stand up to Francis Beaucire's demonstration of the need to take account of "economic and social externalities" where the environment is concerned.

So: density or sprawl, impoverishment or gentrification, acceleration or deceleration of urban growth? At the junction of these somewhat binary challenges – and there are plenty of others as well – territorial engineering looks indispensable. At the same time, however, it will have to show what it's made of and find itself a lasting place somewhere between "spirit of place" and boon for cities.

modèle européen unique. "Même si les villes européennes sont des produits de l'histoire, leurs histoires peuvent être très différentes".

Au-delà des considérations sur les "indices de métropolité", il a évoqué le besoin de "villes fortes" pour équilibrer le poids de la région parisienne ("dont il ne faut pas oublier la contribution majeure au produit national brut de la France") à l'instar du rôle de Marseille dans le cadre de l'Union pour la Méditerranée (ou comme future "capitale européenne de la culture" en 2013). Les villes doivent porter cette ambition, mais cet enjeu nécessite l'adhésion des populations. Par leur densité, elles répondent effectivement à la problématique, même si l'exemple de Manhattan comme champion du faible taux de Co<sub>2</sub> par habitant n'a pas résisté à la démonstration de Francis Beaucire sur la prise en compte des "externalités économiques et sociales" en matière d'environnement.

Alors, densité ou étalement, paupérisation ou gentrification, accélération ou décélération de la croissance urbaine ? À la croisée de ces défis un peu binaires, mais aussi de bien d'autres, l'ingénierie territoriale apparaît incontournable. Toutefois, elle doit encore donner sa pleine mesure et trouver durablement sa place entre "génie des lieux" et bonne fortune des villes... | O.R.



TABLE RONDE

# DES VILLES AU CŒUR DE L'ÉCONOMIE-MONDE

*Secouant la tutelle des États-nations, les villes européennes ont pris pied sur les scènes internationales dont dépend leur prospérité ou leur déclin. Ce positionnement nécessite une anticipation permanente de l'actualité mondiale. C'est à ce dialogue direct et antipatateur entre les élus et les acteurs de l'économie-monde que la deuxième table ronde d'ouverture de la rencontre a précisément invité les villes... Synthèse des échanges par Richard Quincero.*

1/  
Comme les lycées internationaux de Lyon, de Ferney-Voltaire (Ain) près de Genève ou de Saint-Germain-en-Laye, en région parisienne.

2/  
Thalys au Nord, Lyria avec la Suisse, Aléo avec l'Allemagne, Eurostar avec la Grande-Bretagne, etc.

"Le XXI<sup>e</sup> siècle sera celui des villes", a posé d'entrée de jeu Michel Destot, député et maire de Grenoble. "Le XX<sup>e</sup> siècle fut celui des États-nations : avec deux guerres mondiales et plusieurs génocides, il y a de meilleurs bilans. Aujourd'hui, le moment est venu : les maires des villes revendiquent le fait de prendre place dans la gouvernance du monde". Et pas seulement ceux des villes globales... "Le maire de Grenoble que je suis s'identifie à celui de New York par un trait qui ne trompe pas : le cosmopolitisme. Grenoble compte un Dauphinois de souche pour quatre habitants et

20 % d'immigrés des cinq continents". Ce profil de "ville internationale" est le fruit d'une longue politique d'investissements. Ainsi, la Cité scolaire internationale, créée en 1993, permet-elle aux enfants des cadres des multinationales de poursuivre leurs études dans leur langue d'origine /1. "Les villes sont les creusets où se forment des sociétés aux couleurs du monde, a ajouté M. Destot. Car c'est dans les villes que se prépare l'innovation, que s'inventent les dispositifs de solidarité sociale. Et c'est par les villes et leurs régions que passeront les logiques du développement".

## La grande vitesse, et après ?

Le transport ferroviaire en sera un facteur-clé. "En trente ans, la grande vitesse a changé la carte de l'Europe", a rappelé Sophie Boissard, directrice de Gares et Connexions (groupe SNCF). En reliant les cœurs des villes à 360 km/h, le train est bien à l'échelle de l'Europe des 27. C'est aussi le

mode de transport le plus confortable, le plus écologique et le plus performant". Leader européen, la SNCF multiplie les alliances pour étendre les services "clés en main" à l'échelon européen /2.

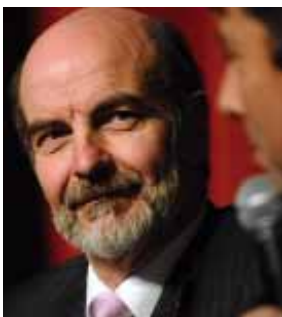
Toutes les villes n'auront pas le TGV, mais l'enjeu principal n'est pas là : "Il faut penser parcours et non infrastructure, a précisé Sophie Boissard. Les gains d'accessibilité dépendront des interconnexions avec les réseaux régionaux et urbains, bien plus que de la construction de voies nouvelles". Après avoir inventé un modèle TGV "à la française", la SNCF s'emploie à organiser des liaisons intercity cadencées "à l'allemande", sans doute moins spectaculaires, mais tout aussi importantes pour l'efficacité du réseau.

## Réseaux intelligents, réseaux urbains

"En matière de génie électrique, a témoigné ensuite Michel Francony, président du directoire d'Électricité Réseau Distribution de France (ERDF), le défi climatique a ouvert une ère nouvelle. Les réseaux doivent non seulement distribuer de l'électricité, mais aussi collecter l'électricité produite grâce à d'innombrables sources, et encore répartir l'énergie entre tous les connectés : nous avons à inventer les réseaux intelligents des villes de demain, capables de faire dialoguer tous les producteurs et tous les consommateurs". D'ores et déjà, les premières applications sont en cours. Ainsi, 150 000 compteurs "intelligents" viennent d'être installés dans l'agglomération lyonnaise, et une expérience est en cours à Grenoble, associant industriels, laboratoires et urbanistes. "Les réseaux intelligents vont surtout se développer dans les villes, estime M. Francony, car elles sont les seules capables de fédérer les multiples activités où l'énergie joue un rôle".



Sophie Boissard



Michel Francony

## L'État catalyseur ?

Philippe Braidy, directeur du développement territorial et du réseau de la Caisse des dépôts et consignations (CDC), a précisé la place de l'État dans la construction de la ville durable. D'ores et déjà, l'État et la Caisse soutiennent la performance énergétique des bâtiments, les transports alternatifs à l'automobile, les réseaux numériques de très haut débit. "Pour aller plus loin, il faut dépasser l'addition des logiques sectorielles et passer à une rentabilité socio-économique globale, capable d'attirer les investisseurs privés. L'État doit jouer un rôle de catalyseur en créant la confiance", a estimé Ph. Braidy, en montrant que l'intervention de l'État est irremplaçable pour l'apport des financements longs nécessaires au développement durable et pour la gestion financière des mécanismes de redistribution et de compensation des atteintes à l'environnement.

## Les quatre défis de Mannheim

Peter Kurz, maire de Mannheim, a pour sa part témoigné de l'importance des réseaux de villes "pour échanger nos expériences et parler d'une seule voix



La mondialisation pèse sur la demande sociale et sur les besoins de consommation.

à la Commission européenne". Car les problèmes ne manquent pas.

"D'abord, un fossé s'est creusé entre les administrations publiques et les citoyens : nous devons parler moins de moyens et davantage des demandes sociales et des effets des politiques urbaines sur les populations. Ensuite, l'action publique est trop parcellisée : ainsi, Mannheim compte 200 cultures administratives différentes que nous sommes en train de décloisonner. Enfin, il manque des échelons de gouvernance à la mesure des territoires vécus". L'expérience du débat citoyen, comme le récent Forum de l'énergie organisé à Mannheim, qui a impliqué 10 000 personnes, rend l'élu allemand confiant dans la capacité des villes de faire face au changement. Restent les déficits publics, les problèmes sociaux, la désunion des centres et des périphéries. "Des problèmes d'ordre supérieur, a souligné Peter Kurz, que les villes ne parviendront pas à résoudre seules".

En conclusion, Michel Destot a réaffirmé la "chance" que représente le réseau des villes européennes : "Nos villes de taille moyenne, qui offrent une excellente qualité de vie, assurent leur cohésion sociale et se fédèrent en pôles métropolitains, sont à l'avant-garde des démarches innovantes qu'appelle ce début de XXI<sup>e</sup> siècle." **R.Q.**



Philippe Braidy



Peter Kurz



Michel Destot





## ROUND TABLE

## Cities at the heart of the global economy

**Cutting free of the nation-state mentality, Europe's cities have carved themselves a niche on the international scene which their prosperity – or decline – depends on. This is a stance that calls for fulltime anticipation of the world situation and for the direct, forward-looking dialogue between politicians and global economy actors that the second Round Table invited participants to share in.** *Richard Quincerot sums up.*

"The 21st century will belong to cities," said Grenoble mayor Michel Destot. "The 20th century belonged to nation-states: with its two World Wars and several genocides, the balance sheet could have been better. So now the time has come: cities are asserting their place in world governance." And not just global cities. "As mayor of Grenoble," Destot went on, "I have one unmistakable thing in common with the mayor of New York: cosmopolitanism. People of local origin are only one in four of the population, with migrants from all five continents representing a further 20%." This "international" profile is the outcome of a long-term investment policy: for example, the international school founded in 1993 means the children of multinational company executives can study in their mother tongues.<sup>1</sup> "Cities are the crucibles for forging societies that reflect the world of today," Destot continued. "That's where innovation comes from and systems for social solidarity get invented. And it's in cities and their environs that the development rationale really gets under way."

### High speed trains – and then what?

Rail transport will be a key factor. "In thirty years," says SNCF (French Rail) Stations and Connections chief Sophie Boissard, "the high-speed train has changed the map of Europe.

A system that links city to city at 360 kph is just what a 27-strong EU needs. It's also the most comfortable, environmentally friendly and sophisticated form of transport there is. As the leader in the field, the SNCF is using all sorts of alliances to expand its "all-inclusive" services to the rest of Europe.<sup>2</sup> Not every city is going to have the high-speed TGV train, but that's not the real point: "You have to think distance, not infrastructure," urges Sophie Boissard. "Access improvements will depend much more on interconnections with regional and urban networks than on supplying new track." After inventing a "French-style" TGV model, the SNCF is now organising "German-style" intercity frequencies: less spectacular, maybe, but just as important to the network's efficiency.

### Smart networks for the cities of tomorrow

"In the electrical engineering field," testified Michel Francony, chairman of the board at ERDF (French Electricity Distribution Network), "the climate challenge has opened up a new era. Not only do the networks have to distribute electricity, they have to collect it from a host of different sources and then get it out to the consumers. We have to invent the smart networks of tomorrow's cities, networks that can ensure dialogue between producers and users." The initial applications are being set up right now: 150,000 smart meters have just been installed in Greater Lyon, and an experiment in progress in Grenoble combines the know-how of industrialists, laboratories and urbanists. As Michel Francony sees it, "Smart networks will mainly develop in the cities, since only cities can bring together all the many activities energy plays a part in."

### The state as catalyst?

Philippe Braidy, network and territorial

director at the la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), made clear the state's role in the construction of sustainable cities. Already the state and the CDC are combining on improved energy performance for buildings, alternatives to the car and ultra-high-output digital networks. "To do better," said Braidy, "we have to look beyond sectorial accounting and think about overall socio-economic profitability capable of attracting private investment. The state has to act as a catalyst by creating a climate of confidence." This can be achieved, he said, by demonstrating that state intervention is irreplaceable in ensuring the long-term finance needed for sustainable development and for financial management of mechanisms of redistribution and compensation for environmental damage.

### Mannheim: four challenges

Peter Kurz, mayor of Mannheim, attested to the importance of city networking for "exchanging experiences and speaking with one voice to the European Commission." There's no shortage of problems in this regard, however: "Firstly there's a gulf between public administration and the public as such: we have to talk less about finance and more about social needs and the effects of urban policies on people. What's more, public sector action is too fragmented; so in Mannheim we're decompartmentalising 200 administrative sections. And lastly we lack governance echelons that correspond to actual territories." Recourse to public debate – as in the recent Energy Forum in Mannheim, which involved 10,000 people – means Kurz is confident about cities' capacity to cope with change. There are still, of course, public deficits, social problems and the centre/periphery dichotomy: "Higher-order problems," Mannheim's mayor calls them, "which cities won't succeed in solving on their own."

Michel Destot rounded off the workshop by underscoring the "windfall" urban networks represent: "Our medium-sized cities, which offer excellent quality of life, take care of their social cohesion and come together as metropolitan hubs, are in the avant-garde when it comes to the innovative approaches the early 21st century calls for."

<sup>1/</sup> Other examples are the international lycées in Lyon, Ferney-Voltaire near Geneva and Saint-Germain-en-Laye, near Paris.

<sup>2/</sup> Thalys for the north, Lyria for Switzerland, Allee for Germany, Eurostar for the United Kingdom, etc.





# GRAND NANCY : UNE AGGLOMÉRATION TOUTE EN AMBITIONS

*“Fabrique de grands projets” et “école de la ville” se conjuguent à Nancy au service de la construction d’une conscience communautaire et d’une agglomération multipolaire dont l’originalité et la diversité puisent leur source dans l’histoire longue de la Lorraine et de la cité de Stanislas, “bienfaiteur de la ville” dont la statue trône sur la place éponyme, entièrement rénovée en 2005. Où l’histoire et la géographie se rejoignent au bénéfice d’une métamorphose assumée... **Récit de Pierre Gras.***

L’histoire urbaine du Grand Nancy ne commence pas avec la transformation-extension du district urbain en communauté urbaine en 1995. Mais cette date marque néanmoins un tournant et une prise de conscience : celle d’une communauté de destin autant que de projets /1. Car c’est de cette volonté communautaire qu’ont émergé la plupart des projets urbains lancés depuis cette période et dont Nancéens ou voyageurs peuvent mesurer les progrès à chaque étape ou à chaque visite /2. Ces projets, confiés à des concepteurs, architectes urbanistes ou paysagistes de renom, touchent à tous les genres et à tous les secteurs du Grand Nancy. Il s’agit de la réhabilitation-transformation du plateau de Haye (ex-Haut du Lièvre) sous l’égide d’Alexandre Chemetoff, déjà en charge de l’aménagement des rives de Meurthe, du travail de réflexion sur l’évolution du secteur sauvegardé avec Alexandre Melissinos, ou encore du projet de recomposition du plateau de Brabois où sont implantés, depuis le milieu des années 70, le technopôle de référence et les grands équipements hospitaliers de l’agglomération nancéienne.

Certains projets suscitent, à peine engagés, un grand intérêt, comme la création d’un pôle universitaire et urbain de niveau européen intégré dans la ville (Artem, avec Nicolas Michelin) ou l’étude prospective sur la rive droite de la Meurthe (menée par l’Aduan) où se trouvent situés les dernières réserves foncières et de nouveaux potentiels de développement, notamment autour de l’aéroport de Nancy-Essey à Tomblaine. Ainsi, en novembre dernier, le projet “Nancy Grand Cœur”, proposé par Jean-Marie Duthilleul et le groupe AREP Ville autour de la gare TGV et du futur centre des congrès (architecte : Marc

Barani) à l’horizon 2015-2020, a été récompensé dans le cadre du premier Palmarès Villes durables présenté par l’État, au titre de la “mobilité durable”.

Il existe aussi des grands projets moins spectaculaires, dont les conséquences sont toutefois décisives sur l’organisation et le devenir de la ville. C’est le cas des investissements consentis au milieu des années 90 et qui ont permis la régulation des crues, sans laquelle l’aménagement des rives de Meurthe, voire de la place Stanislas, n’auraient pas été possibles, sauf à prendre de grands risques. C’est aussi le cas des outils fonciers mis en place en amont de l’urbanisation ou de la mutation de certains quartiers, car ils en ont sécurisé la réalisation. Denis Grandjean, adjoint au maire en charge de l’urbanisme opérationnel, en est convaincu : “L’intégration urbaine et la répartition plus équitable des charges de centralité entre toutes les communes de l’agglomération nancéienne constituent, elles aussi, un grand projet réussi qui sous-tend toutes les évolutions actuelles”.



La transformation du quartier de la gare TGV est devenu un enjeu majeur pour l’agglomération nancéienne.

1/  
Le Grand Nancy associe 20 communes et regroupe 258 000 habitants, dont 105 400 pour la commune de Nancy.

2/  
Cf. notamment l’article “Nancy, cent ans de projets urbains”, in *Urbanisme*, hors série n°13, actes de la XX<sup>e</sup> rencontre nationale des agences d’urbanisme tenue en novembre 1999 à Nancy (publié en mars 2000).



La mutation du plateau de Haye est une réponse qualitative à l'urbanisme issu des Trente Glorieuses.

### Une diversité créatrice

Toutefois, la diversité de l'agglomération nancéienne est manifeste. Elle témoigne des différentes époques et âges de l'urbanisme – de "l'âge d'or" du XVIII<sup>e</sup> siècle aux réalisations plus controversées de la "modernité", en passant par celles de l'École de Nancy associant création artistique et développement industriel. Il est communément admis que Nancy est constituée de trois "villes" distinctes : la cité médiévale, autour du Palais des ducs de Lorraine, la ville neuve de Charles III (XVI<sup>e</sup> siècle), qui se caractérise par son plan en damier, et celle de Stanislas (XVIII<sup>e</sup> siècle), parfaitement articulées et complémentaires. Depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, avec le creusement du canal au nord-est (1838) et l'arrivée du chemin de fer au sud-ouest, en 1852, ces trois villes ont vu se joindre à elles un quatrième ensemble urbain délimité par ces infrastructures nouvelles. Cette partie ancienne de la ville constitue un véritable atout pour l'urbanisme d'aujourd'hui. Mais il ne saurait s'y limiter, comme l'ont compris les équipes qui travaillent depuis une quinzaine d'années sur le devenir du Grand Nancy.

Alexandre Chemetoff analyse ainsi la structure de l'agglomération comme un ensemble de strates géographiques et historiques : "Plusieurs types de villes cohabitent dans la ville actuelle : la cité historique et moderne, naturellement, mais aussi la ville du fer,

celle de la forêt, celle des coteaux et celle de l'eau, qui était sans doute la plus cachée, la moins valorisée." Sur le plateau de Haye, par exemple, poursuit Chemetoff, "on se trouve dans la ville territoire qui ne relève plus du rapport entre ville et campagne tel que nous l'avons connu au XX<sup>e</sup> siècle. Ainsi, la double relation à la nature et à la modernité, à travers la présence de la forêt et les constructions de Zehrfuss s'inscrit dans une particularité locale, celle de l'école des eaux et forêts de Nancy et de Nicolas Forestier, l'auteur de la Cité universitaire internationale à Paris, qui se retrouve dans les projets menés aujourd'hui..."



Le plateau de Haye serait donc “représentatif de toutes les époques du XX<sup>e</sup> siècle”, non seulement la période des grands ensembles, mais aussi les lotissements, les copropriétés privées, la connexion à l'espace rural et l'activité industrielle, à travers la présence des anciennes carrières Solvay, dont la topographie imprime sa marque au parc urbain central en cours d'aménagement.



### Continuité politique et mutations urbaines

D'où l'identification d'une nécessaire continuité sur le long terme comme facteur de réussite pour l'efficacité des politiques urbaines. Jusqu'en 1983, la municipalité changeait à chaque élection, rendant difficile une action dans la durée et limitant parfois la portée de ses décisions. Or le “temps de la ville” est, par nature, long, ses résultats se mesurent donc sur la durée. En outre, pour Denis Grandjean, “les grands projets constituent la vitrine spectaculaire d'un travail de fond qui se mène sur la longue durée et n'a parfois rien d'immédiatement glorieux”. Les réponses élaborées en temps utile portent aujourd'hui leurs fruits, comme le soutient Michel Maigret, directeur général adjoint du Grand Nancy chargé des grands événements : “Celui qui porte un regard affectif sur Nancy ne peut nier que la métamorphose est en cours. Elle provoque à mon sens



**“A workshop for major projects” and “a school for the urban”: two notions that combine in Nancy to shape a real community consciousness in an innovative, diverse, multipolar conurbation. All of which has its roots in the long history of both Lorraine and the city of benefactor Stanislas Leszczynski, whose statue, entirely restored in 2005, overlooks the square named after him; a city where history and geography are now coming together as part of a conscious metamorphosis.** *An account by Pierre Gras.*

The urban history of Greater Nancy goes back further than the transformation/extension of the urban district into an urban community in 1995. Nonetheless, that year marked a turning point and a new awareness, both of projects to be undertaken and a shared destiny. /1 For it was out of this community determination that there emerged most of the urban projects the city has since seen; projects whose progress is obvious to both residents and visitors. /2 Entrusted to top designers, architect/planners and landscapers, these projects are of all kinds and affect every area of life in Greater Nancy. They include the rehabilitation/transformation

## Greater Nancy: a combination bent on success

tion of the Plateau de Haye (formerly Haut du Lièvre) under the guidance of Alexandre Chemetoff, already in charge of developing the Meurthe embankment; the planning of change in the classified area by Alexandre Melissinos; and the recomposition of the Plateau de Brabois, home since the mid-70s to the famed hi-tech complex and the conurbation's major hospital facilities.

Other projects only just under way have generated great interest, among them Nicolas Michelin's Artem, the integrated, European-standard university/urban hub; and the prospective study carried out by ADUAN, the local planning agency, on the right bank of the Meurthe, home to the last land banks and to fresh development potential, especially around the Nancy-Essey airport in Tomblaine. And last November the Nancy Grand Coeur project from Jean-Marie Duthilleul and the AREP Ville group – focused around the TGV station and the future convention centre (architect Marc Barani) and scheduled for delivery in 2015–2020 – took out the first French government Sustainable Cities Prize for its “sustainable transport”.

There are also major but less spectacular projects, whose consequences have nonetheless been decisive for the city's organisation and future. One example is the substantial spending on flood control in the mid-90s, without which development of the Meurthe embankment – and even Place Stanislas – would have been a very risky venture. The same is true of the land management tools created upstream of the urbanisation or modification of certain

neighbourhoods and guaranteeing their safety. Denis Grandjean, deputy mayor in charge of operational urbanism, is emphatic about one thing: "More equitable distribution of expenses between all of the conurbation's municipalities is another successful major project, and one that underpins all the current changes."

### Creative diversity

There is no getting around the sheer diversity of the Nancy conurbation, which bears witness to three different planning eras: from the 18th-century "golden age" to the more controversial products of the Nancy School of artistic design, and the period of industrial development. It is generally acknowledged that Nancy is made up of three distinct "cities": the medieval one, around the residence of the Dukes of Lorraine; the new, checkerboard town built by Charles III in the 16th century; and Stanislas's 18th-century city. All three fit together and complement each other perfectly. And in the 19th century, with the digging of the canal to the northeast in 1838 and the coming of the railway from the southwest in 1852, these three cities saw the arrival of a fourth urban entity marked out by the new infrastructures. This old part of the city is an enormous asset for today's planners; but they cannot afford to stop there, as the teams working on Greater Nancy's future for the last fifteen years are well aware.

Alexandre Chemetoff sees the conurbation's structure as an accumulation of geographic and historical strata: "Several types of city coexist within the present-day one: the historic and modern ones, of course, but also the cities of iron, of the forest, of the hillsides and of water. The last of these was certainly the least visible and the least developed." On the Plateau de Haye, he continues, "you're in the territorial city, which no longer has anything to do with the city/country relationship as we knew it in the 20th century. So the dual relationship with nature and modernity, symbolised by the forest and the buildings in Zehrfuss, is a local



particularity: that of the school of rivers and forestry in Nancy, and of Nicolas Forestier, designer of the Cité Universitaire Internationale in Paris, whose influence remains visible in the projects going ahead today." For him the Plateau de Haye is "representative of all the epochs of the 20th century": not just that of high-rise public housing, but also that of the residential estates and joint-ownership accommodation; there are also the links with the rural and industrial spaces via the old Solvay quarries, whose topography has left its stamp on the central urban park currently being developed.

### Political continuity and urban change

And so a necessary long-term continuity is seen as a factor in the effectiveness of urban policies. Until 1983 the municipal reins changed hands with every election, making ongoing action difficult and sometimes cutting back the scope of the decisions taken. "City time" being by nature protracted, urbanisation outcomes have to be appraised over the years. Moreover, as Denis Grandjean puts it, "major projects are a spectacular showcase for fundamental, long-duration works that sometimes are not immediately impactful." This can mean that solutions implemented when the time was right are bearing fruit today, as pointed out by Michel Maignet, Nancy's assistant director general of event management: "Anyone casting an affectionate eye on Nancy has to admit that the metamorphosis is under way. As I see it, this is causing a double transcendence: firstly of

the city's old borders – the Etang Saint-Jean, the fortifications, the station and, of course, the canal and the river Meurthe – and secondly of the way residents look at the place, which has been transformed." No question here of avoiding issues by jumping from one major project to another with no attempt at consistency: rather an ongoing mutation drawing simultaneously on the city's recognised strong points and analysis of its weaknesses, for both of which the development of research and the latest technology have a major part to play, as in the Artem project. "I like the notion of metamorphosis," says Artem originator Nicolas Michelin. "We're not talking about radical upheaval of the kind the Modern movement was all about, but of ongoing change that makes light of the constraints without ignoring the context."

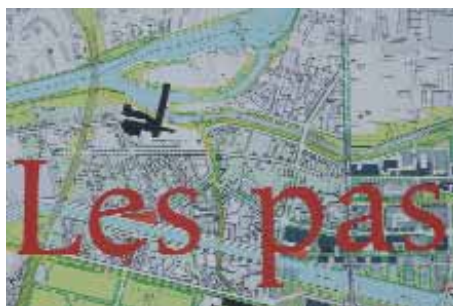
In the final analysis it is a matter of imagining the domains and the possible territories for future major projects, for which the keys are probably terms like "living heritage", "eco-neighbourhoods" and "alternative transport". Yet these keys might also be "metropolitan governance" or "joint shaping of the city with its users": concepts still a tad theoretical, but which will gradually take on human depth via contact with the real world. So here we have "a school for the urban" with no desks and no exercise books; one whose sole project is to make the city and city living sustainably better for the citizenry. Who ever said Nancy was afraid of a challenge? | P.G.

1/  
Greater Nancy comprises 20 municipalities and 258,000 residents, of whom 105,000 live in the Municipality of Nancy.

2/  
See notably the article "Nancy, cent ans de projets urbains" in *Urbanisme*, special issue no. 13, devoted to the 20th FNAU congress, held in November 1999, and published in 2000.

un double dépassement. Tout d'abord celui des anciennes frontières de la ville : l'étang Saint-Jean et les fortifications, la gare et, bien sûr, le canal et la Meurthe. Puis celui qui contribue à transformer véritablement le regard des Nancéiens." Il s'agit non pas d'une fuite en avant qui rebondirait de grand projet en grand projet sans effort de mise en cohérence, mais d'une métamorphose continue de l'agglomération s'appuyant à la fois sur ses points forts reconnus et sur l'analyse des faiblesses à corriger, où le développement de la recherche et les nouvelles technologies doivent jouer un rôle majeur, comme pour le projet Artem. "L'idée de métamorphose me plaît, souligne Nicolas Michelin, son concepteur. Il ne s'agit pas d'un bouleversement radical, comme le mouvement moderne a voulu l'imposer, mais d'une transformation progressive se jouant des contraintes sans ignorer le contexte."

En définitive, s'il s'agit d'imaginer les champs ou les territoires de futurs grands projets nancéiens, les termes de "patrimoine vivant", d'"écoquartiers" ou de "mobilités douces" constituent probablement les clés. Mais ils pourraient aussi bien s'appeler "gouvernance métropolitaine" ou "co-élaboration de la ville avec ses usagers". Des concepts encore un peu théoriques pour le moment, auxquels la réalité se chargera de donner peu à peu une épaisseur



humaine. Une "école de la ville" sans bancs ni cahiers à spirales, qui aurait pour unique projet de rendre durablement la vi(II)e meilleure à l'ensemble des Nancéiens. Qui a dit que Nancy redoutait les défis ? | P.G.



La reconquête "naturelle" des rives des Meurthe et des anciens quartiers industriels est l'une des réussites de cet aménagement.

MÉTROPOLE LORRAINE

# DÉCOUVERTE À LA CARTE



1. La place Stanislas à Nancy.
2. Le futur centre Pompidou à Metz.
3. Le centre-ville de Metz.
4. L'ancien site sidérurgique de Belval.
5. Une vitrine "high-tech" du Luxembourg.
6. Les tours du quartier européen de Luxembourg.

Pour les quelque mille experts, élus ou professionnels, français et étrangers présents à Nancy, la biennale fournissait l'opportunité d'une découverte "à la carte" d'une métropole multipolaire et des contrastes de la région Lorraine et de ses territoires frontaliers, grâce à une douzaine de visites organisées en parallèle aux ateliers – ce qui a d'ailleurs occasionné des cas de conscience à quelques participants... Conformément à la règle classique de l'unité de temps et de lieu, l'événement se déroulait principalement autour de la célèbre place Stanislas, plébiscitée par les Lorrains, qui la placent régulièrement en tête de tous les monuments de la région, et inscrite depuis 1983 au Patrimoine de l'Humanité, avec ses deux voisines, les places de Carrière et de l'Alliance. Les participants ont ainsi pu se faire une idée plus approfondie du patrimoine historique nancéien, qui s'étend des joyaux médiévaux de la Ville Vieille aux témoignages architecturaux audacieux de l'École de Nancy, sans oublier l'architecture classique remarquable du XVIII<sup>e</sup> siècle, dont la place Stanislas constitue effectivement le socle. Le spectacle proposé par Frédéric Flamand, avec des décors signés par Dominique Perrault, sur le thème de la "Cité

radieuse", puis bien sûr les séances plénières leur ont permis également de découvrir un théâtre à l'italienne exceptionnel : l'Opéra national de Lorraine.

## Une métropole multipolaire en mouvement

Mais les "grandes visites" - du chantier du Centre Pompidou à Metz au projet transfrontalier d'Esch-Belval, proche de Luxembourg, en passant par la découverte du site Eiffel, où furent construites les pièces d'acier de la fameuse tour parisienne, la renaissance du "château des Lumières" à Lunéville ou le site industriel exceptionnel de Pont-à-Mousson, pour n'en citer de quelques-unes, auront fourni aux





visiteurs d'autres moments tout aussi inoubliables. Des guides qualifiés, d'Alexandre Chemetoff (pour le plateau de Haye) à Nicolas Michelin (Artem), de Pierre-Yves Caillault (pour le château de Lunéville) à Alain Barbillon (pour la ville du XVIII<sup>e</sup>), sans oublier les élus, chefs d'entreprises, acteurs locaux, concepteurs et aménageurs des différents projets ou les enseignants de l'école d'architecture de Nancy, avaient été mobilisés pour faciliter la transmission de l'information, mais aussi leur passion de la ville. À la recherche d'une métropole lorraine en mouvement dont témoigne de façon impressionniste le reportage photographique réalisé par Serge Mouraret...



3



4



5



6



LORRAINE METROPOLIS

## A Tour à la carte

For the thousand-odd specialists, politicians and planning professionals from France and abroad who flocked to Nancy, the Biennial was a great opportunity for an "à la carte" discovery of both a multipolar metropolis and the delightful contrasts of the Lorraine Region and its border territories. So much so that the dozen tours coinciding with the workshops became a tricky matter of conscience for some participants... Adhering to the classical rule of unity of time and place, the event revolved mainly around Place Stanislas, regularly voted the Region's leading attraction by the locals and, together with the neighbouring Place Carrière and Place de l'Alliance, part of the Unesco World Heritage listing since 1983. This allowed participants a closer appreciation of Nancy's heritage, from the medieval gems of the Old Town to the architectural audacities of the Nancy School – not to mention the remarkable classical architecture of which the 18th-century Place Stanislas is the linchpin. In addition the "Radiant City" spectacle presented by Frédéric Flamand, with sets by Dominique Perrault, gave them, as did the plenary sessions, the chance to get acquainted with that remarkable Italian-style theatre, the Lorraine National Opera House.

### A multipolar metropolis on the move

It has to be said, though, that the "big tours" – including the Centre Pompidou in Metz; the cross-border project at Esch-Belval near Luxembourg; the Eiffel site where the steel components for the tower in Paris were made; the renascent "castle of Lights" at Lunéville; and the remarkable industrial site

at Pont-à-Mousson – provided visitors with other, equally unforgettable moments. Expert guides like Alexandre Chemetoff for the Plateau de Haye, Nicolas Michelin for Artem, Pierre-Yves Caillault for the castle at Lunéville and Alain Barbillon for 18th-century Nancy – not to mention politicians, company directors, local actors, designers and developers from the various projects, and teachers from the school of architecture – had been called in to share their knowledge and their passion for the city. A search for a Lorraine metropolis on the move, then, recounted in the impressionistic photo coverage of Serge Mouraret.





ANALYSE

# ART, SCIENCE ET URBANITÉ DURABLES

*À Grand Nancy grands projets... La formule est moins tautologique qu'il n'y paraît. Après un demi-siècle de modernité parfois agressive, l'agglomération nancéienne se réconcilie avec ses divers passés et lance de puissants projets d'avenir, tournant en avantages durables des héritages parfois difficiles. Préparée de longue date, la métamorphose s'accélère avec une série de projets qui témoignent, de fait, d'une indéniabte grandeur /1. Proposition de parcours urbain par Richard Quincerot.*

Le 19 juillet 1889, Freud arrive à Nancy /2. Il trouve une ville en pleine effervescence qui compte deux "Écoles" de renommée mondiale, l'une scientifique (Liébeault, Bernheim...), l'autre artistique (Gallé, Victor Prouvé et bien d'autres). Un siècle plus tard, cette passion nancéienne d'allier l'art et la technique est plus forte que jamais. Elle se concrétise dans des engagements puissants, qui promettent d'être plus durables que la floraison, trop éphémère, des années 1900.



L'ancien centre de tri postal accueillera le nouveau centre des congrès.

## Nancy Grand Cœur : du délaissé ferroviaire à la promenade verte

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le bon roi Stanislas construisit trois places sur d'anciennes fortifications. Aujourd'hui, le Grand Nancy construit un "cœur d'agglomération" sur un délaissé ferroviaire de quatorze hectares, situé naguère au bord de la ville et aujourd'hui cerné par l'urbanisation. La métamorphose est loin d'être achevée, mais les réalisations se succèdent et la convergence est en place. En 2000, la mise en service d'une première ligne de tramway avait amorcé la création d'une plateforme multimodale d'agglomération. En 2006, l'esplanade Saint-Léon ouvrait un deuxième accès urbain à la gare. En 2007, le TGV Est plaçait Nancy à une heure et demie de Paris, tandis qu'un nouvel immeuble de bureaux séparait la place de la République du trafic ferroviaire. En 2011, l'ancien centre de tri postal signé de Claude Prouvé (fils du maître Jean Prouvé) sera reconverti en un grand Centre des congrès.

Pilotée par l'AREP de Jean-Marie Duthilleul et Étienne Tricaud, la mutation projetée sur les dix à quinze ans à venir porte sur des espaces libérés par l'activité ferroviaire et par la délocalisation d'une prison, avec à la clé 150 000 m<sup>2</sup> de planchers à construire, dont environ un tiers de logements. Le projet intègre l'héritage de tours et d'un centre commercial sur dalle, dans un maillage de type urbain qui prolonge la trame historique, réorganise le système des espaces publics et crée une promenade verte au long des voies ferrées. Les principes du développement durable sont au programme : approuvé à l'unanimité par le conseil de commu-

1/  
Cet article a été rédigé sur la base du livre publié à l'occasion de la rencontre de la FNAU (Pierre Gras, *Grand Nancy, l'ambition urbaine ; les grands projets qui métamorphosent l'agglomération*, Aduan - Serge Domini éditeur, 2009, 128 p., illustré de photographies d'Olivier Dancy).

2/  
Michel Picard, *Freud à Nancy*, éditions Autrement, Paris, 1997.

3/  
Un protocole d'accord sur le foncier a été signé le 3 décembre 2009 pendant la biennale européenne, par le Grand Nancy, la SNCF, RFF et l'EPF Lorraine.

nautique urbaine en juin 2009, le projet Nancy Grand Cœur a été distingué dès novembre au palmarès EcoQuartier 2009 /3.

## Artem, rendez-vous avec l'art, la science et l'industrie

Autour de 1900, l'Art Nouveau, dont Nancy fut l'une des capitales mondiales, ambitionna de réconcilier l'art et l'artisanat, la science et l'industrie. Aujourd'hui, ce concept – transversal avant la lettre – renaît avec une force inédite. Au cœur d'un quartier de petites maisons tranquilles et d'immeubles HLM, l'opération Artem (pour Art, Technologie et Management) vise à réunir une belle collection de fleurons nancéiens : l'école des Mines, l'école des Beaux-Arts, l'école de management ICN, l'Institut d'administration des entreprises et un nouvel établissement, l'Institut Jean Lamour, qui regroupera des laboratoires de recherche. Le site de près de dix hectares attribué au projet Artem est une ancienne emprise militaire – comme les écoquartiers d'avant-garde de Fribourg ou Tübingen en Allemagne, d'ailleurs. Il se situe idéalement en ville, à mi-chemin entre l'hypercentre et le principal pôle universitaire périphérique, desservi par une ligne de tramway, proche d'un parc 1900 et du Musée de l'École de Nancy.

Après dix ans d'études et un concours international qui attira une centaine de propositions (dont celles de Rem Koolhaas, Herzog & de Meuron, Henri Ciriani, Michel Corajoud et Dominique Perrault, retenus en finale), le projet a été confié à l'agence Nicolas Michelin, associé à la paysagiste nancéienne Claire Alliod. L'option de base est la création d'un véritable campus dans la ville. Le terrain est découpé en îlots qui prolongent la trame urbaine voisine. Une vaste



Le projet lauréat prévoit la réalisation d'une galerie ouverte sur la ville.



**Greater Nancy, greater projects – a summing-up less tautological than it might seem. After a half-century of sometimes aggressive modernity, the conurbation is coming to terms with its different pasts and launching powerful projects for the future as it transforms what can be a tricky heritage into lasting assets. In the pipeline for a long time now, the metamorphosis is gaining speed with a series of projects testifying to unmistakable grandeur.**<sup>1</sup> *A trip around the city with Richard Quincerot.*

On 19 July 1889, Freud arrived in Nancy.<sup>2</sup> He found a city buzzing with excitement and home to two world-famous "schools": the first scientific (Liébeault, Bernheim) and the second artistic (Gallé, Victor Prouvé and many others). Over a century later Nancy's passion for combining art and technology is stronger than ever, finding expression in commitments that promise to be more lasting than that too-brief flowering of the 1900s.

### Nancy Grand Cœur: from abandoned railway to an eco-boulevard

In the 18th century the good king Stanislas built three squares here on ancient fortifications. Today Greater Nancy is building a "conurbation heart" on an abandoned fourteen-hectare railway site, once on the edge of the city and now ringed around by urbanisation. The transmutation is far from complete, but things are getting done in sequence and the programme is coming together. In 2000 the opening of an initial

## FOCUS

# Art, science and sustainable urbanity

tramline was the start of a multimodal transport platform. In 2006 the Esplanade Saint-Léon provided a second access from city to station. In 2007 the TGV high-speed train put Nancy only ninety minutes from Paris, while a new office block separated Place de la République from the rail traffic. And in 2011 the former mail-sorting centre designed by Claude Prouvé – son of master architect/designer Jean Prouvé – will become a large-scale convention centre.

Overseen by Jean-Marie Duthilleul and Étienne Tricaud's AREP group, the change planned for the next ten to fifteen years is taking advantage of space freed up by French Rail and the relocation of a prison. One outcome will be 150,000 square metres of floor space, a third of it for housing. The project will integrate the local heritage of tower blocks and a shopping mall built on a concrete slab, in an urban-type gridding that extends the city's historic structure, reorganises the public space system and creates an eco-path along the rail track. Nor has sustainable development been neglected: unanimously approved by the Urban Community Council in June 2009, the Nancy Grand Cœur ("Nancy with a Big Heart") project took out the EcoQuartier 2009 award the following November.<sup>3</sup>

### Artem: a meeting of art, science and industry

Around 1900 the Art Nouveau movement, with Nancy as one of its capitals, set out to reconcile art and craft, science and industry. Today the same concept – transversal

before transversality was invented – is back stronger than ever. In the heart of a neighbourhood of small, quiet houses and social housing blocks, the Artem (Art, Technology and Management) project is out to bring together a handsome cluster of local gems: the School of Mines, the Art School, the ICN Management School, the Business Administration Institute and the brand new Jean Lamour Institute, a grouping of research laboratories. The Artem site of almost ten hectares once belonged to the army – just like the avant-garde eco-neighbourhoods in Fribourg and Tübingen in Germany. It has an ideal urban setting, halfway between the central business district and the main peripheral university hub. Served by the tram, it's close to a park dating from 1900 and the School of Nancy Museum.

After ten years of studies and an international competition that attracted a hundred submissions – ranging from Rem Koolhaas to Herzog & de Meuron, Henri Ciriani and finalists Michel Corajoud and Dominique Perrault – the project was entrusted to the Nicolas Michelin agency, working in association with Nancy landscaper Claire Alliod. The basic option was the creation of a real campus in the city. The land is divided up into blocks in an extension of the neighbouring city structure, with an enormous glass gallery giving onto the street, linking the various schools and institutes and enhancing the immediate environment. Gardens in the heart of each block will offer the extensive range of plants favoured by designers around 1900: it's said that the Gallé garden was home to some 3000 of them. A cluster of centres of excellence, the city rebuilt on itself, public transport, biodiversity and an emphasis on energy-saving: you don't get more sustainably virtuous than that! Work started early in 2010 with the building of the new School of Mines and a first section of that glassed-in street.

#### Up on the heights: the art of accommodating uncertain heritages

Let's take a trip uphill – by tram, naturally. Several big urban extension operations dating from the boom days have left an

uncertain heritage. The Plateau de Brabois is the perfect example of the French-style peripheral campus/technocity of the 70s–80s. In terms of what it offers it is a striking success: on its 500 hectares are a health hub employing 6000 people, with a new, near-complete cardiology centre; a technocity employing 3500 where research and service companies are flourishing; and a university complex of 2500 researchers, 15,300 students and a host of nationally recognised training and research institutes.<sup>/4</sup> But in terms of spatial organisation Brabois is the antithesis of the “compact city” model advocated for the planet's future: excessive consumption of land almost all of which has been gradually nibbled away; transport mostly by car; monofunctionality; often-handsome buildings stuck out on their own amid parking lots and parkland; and lack of consideration given to getting about and facilities for socialising. How can this kind of urban dispersal be adapted to the demands of climate protection? The tramline came along in 2000 and brought in its wake further thinking about public spaces, alternative transport and the creation of times and places for local relaxation – even if only to achieve the Silicon Valley “cafeteria effect” people are so envious of.<sup>/5</sup> But it's certainly going to take time for the Brabois technocity to become a model of sustainable development.

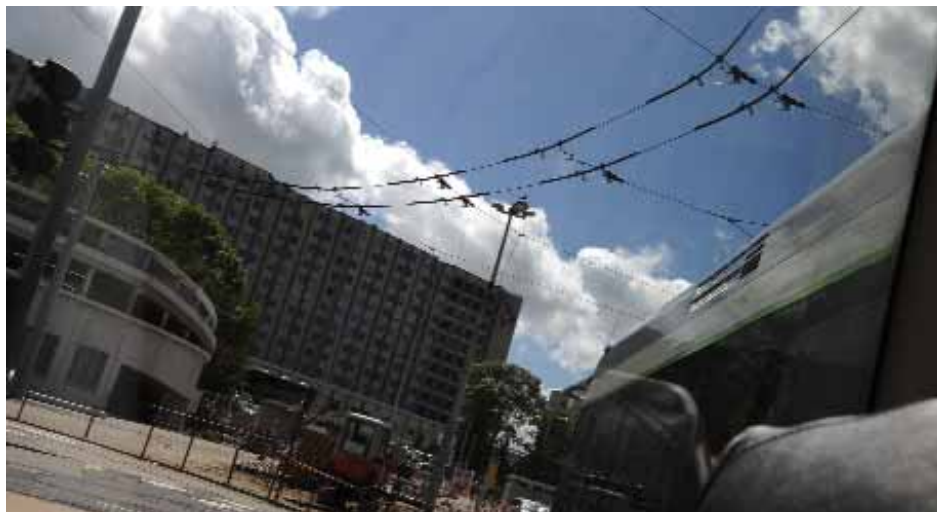
Things have changed more on the hill opposite, where the two long slab blocks of the Haut-du-Lièvre – now called Plateau de Haye/<sup>6</sup> – still overlook the Nancy's sweeping landscape. Not for long, however: part of the Cèdre Bleu slab, whose 300-metre length made it for a time the longest building in Europe, is going to be demolished to make way for a square with a view of the same panorama. The task of reconciling art and technology in this pure “hard French” product/<sup>7</sup> has been entrusted to Alexandre Chemetoff, in charge of developing a hundred hectares over two years and delivering some 650 social housing units.<sup>/8</sup> Already working hard on site, his Landscape Unit is gradually repairing the estate's decayed image by reworking existing developments and creating a park surrounded by town houses on the old Solvay quarries site.

galerie en verre, ouverte sur la rue, reliera les divers instituts et écoles en mettant en valeur l'environnement immédiat. Des jardins en cœur d'îlot cultiveront le catalogue très étendu des plantes aimées des designers 1900 (le jardin de Gallé comptait quelque 3 000 plantes, dit-on). Concentration de pôles d'excellence, reconstruction de la ville sur la ville, transports publics, biodiversité et économies d'énergie : on ne peut pas être plus vertueux en matière de développement durable ! Le premier chantier s'est ouvert début 2010, avec la construction de la nouvelle école des Mines et d'une première tranche de la rue-verrière...



#### Sur les hauteurs : de l'art d'accommoder des héritages ambivalents

Montons sur les hauteurs – en tramway, bien entendu. Plusieurs grandes opérations d'urbanisme en extension réalisées pendant les Trente Glorieuses lèguent un héritage ambivalent. Le plateau de Brabois est l'exemple type du campus-technopôle périphérique “à la française” des années 70-80. En termes de programmation, c'est une éclatante réussite. On y trouve réunis sur 500 hectares un pôle santé de 6 000 salariés avec un nouveau centre de cardiologie en voie d'achèvement ; un technopôle de 3 500 emplois tertiaires où fleurissent les entreprises



Le plateau de Brabois doit mieux intégrer les modes de déplacements "doux".

4/  
L'Institut national polytechnique de Lorraine, l'Université scientifique Henri Poincaré, l'Inserm, l'Institut national de la recherche sur la sécurité (INRS), l'Institut national de recherche en informatique et automatique (INRIA) ou encore l'Institut de l'information scientifique et technique (INIST).

5/  
Ainsi, l'Aduan anime les "Entretiens de Brabois", produit un annuaire du technopôle et est l'interlocuteur privilégié des établissements présents sur le site (CHU, laboratoires de recherche, entreprises, écoles...).

6/  
Construits entre 1958 et 1962 sous la houlette de Bernard Zehrufuss.

7/  
Bruno Vayssière, *Reconstruction-déconstruction. Le hard french ou l'architecture française des trente glorieuses*, Paris, Picard, 1988.

8/  
Le projet émane du Grand Nancy, des communes, de l'Opac de Nancy et de Meurthe-et-Moselle Habitat, avec la participation financière de l'ANRU, notamment.

de recherche et de services ; et un ensemble universitaire de 2 500 chercheurs et 15 300 étudiants réunissant une cohorte d'instituts de formation et de recherche d'importance nationale /4. Mais en termes d'organisation spatiale, Brabois est encore loin du modèle de "ville compacte" préconisé pour l'avenir de la planète : forte consommation de sol, aujourd'hui presque entièrement grignoté, mobilité essentiellement automobile, architectures célibataires souvent de belle facture, mais isolées au milieu de parkings et d'espaces verts, manque de réflexion en matière de déplacements et de lieux de sociabilité de qualité... Comment adapter cette urbanisation dispersée aux impératifs de la lutte pour le climat ? Après la desserte en tramway mise en service en 2000, des réflexions sont en cours sur les espaces publics, les mobilités douces et la création de lieux et de temps d'animation locale (ne serait-ce que pour créer "l'effet cafeteria" envié à la *Silicon Valley*) /5. Mais il faudra encore du temps avant que le technopôle de Brabois ne devienne un modèle de développement durable.

La métamorphose est plus avancée sur les hauteurs d'en face, où les deux longues barres du Haut-du-Lièvre, aujourd'hui plateau de Haye /6, surplombent toujours le grand paysage nancéien. Pas pour longtemps : une partie du Cèdre Bleu, dont les 300 mètres battirent un temps le record de la plus longue construction d'Europe, va être démolie pour ouvrir une place publique dominant le panorama de l'agglomération. La tâche de réconcilier l'art et la technique dans ce pur produit du *hard French* /7 a été confiée à Alexandre Chemetoff, chargé d'aménager

une centaine d'hectares en deux ans et de livrer quelque 650 logements sociaux /8. Fortement engagé sur place, son Bureau des Paysages renverse progressivement l'image dégradée du grand ensemble en reprenant les aménagements existants et en créant, sur le site d'anciennes carrières Solvay, un grand parc entouré de plusieurs séries de maisons de ville. Parallèlement, plusieurs équipements d'intérêt d'agglomération (stade, parc, prison...) attirent désormais tous les Nancéiens sur ce plateau naguère relégué.



At the same time a number of conurbation facilities – sports stadium, park, prison, etc. – are bringing residents back to this neglected plateau.

### The plain, the canal and the river Meurthe: reclamation and extension

So let's go back down to the plain and the banks of the Meurthe. A stone's throw from Place Stanislas we come upon the canal joining the Marne to the Rhine, whose redeveloped banks have been taken over by joggers and the smart set's pleasure barges. Once again Alexandre Chemetoff was in charge, as he also was of the "Water Gardens" project, which took out the National Public Architecture Grand Prix in 2003. Like Artem, the conversion of the old abattoirs site between the canal and the Meurthe allies science with art: former industrial buildings will house an "Innovation and Territory Hub" including several schools of advanced studies, together with a "Glassmaking Centre" recalling the old Daum crystal works, a "materials library" and the new offices of ADUAN, the Nancy Urban Area Agency for Development and Town Planning. Meanwhile L'Autre Canal, a venue for the music of today, has been drawing audiences from all over the city since 2007.

Across the Meurthe, the conurbation's periurban territories are also undergoing reclamation work aimed at stabilising the farmland fringes and the countryside, enhancing the area around the airport, renovating the Marcel Picot stadium – home to League 1 team AS Nancy Lorraine – and offering the low-rise housing suburb on the right bank a new project combining density, social variety and community facilities.

### Sustainable size?

One might easily wonder about the much-vaunted kinship with Nancy's "tradition of innovation". These major projects – as well as all the others currently hatching out all over the conurbation – are less rooted in the romantic art-industry alliance championed by a handful of locals around 1900, than in the global, decompartmentalised, transversal approaches called for by today's quest for sustainable urban development. Nonetheless, the ongoing urban policy pursued by Greater Nancy over the last fifty years/<sup>9</sup> is clearly bearing fruit. Spurred on by the thrust of the new projects, the conurbation has all the assets needed to succeed in its attempt to expand and see its population exceed the current figure of 260,000. | R.Q.

1/  
This article is based on a book published in tandem with the FNAU congress: Pierre Gras, *Grand Nancy, l'ambition urbaine; les grands projets qui métamorphosent l'agglomération*, Nancy, ADUAN-Serge Domini, 2009, 128 pp., photographs by Olivier Dancy.

2/  
Michel Picard, *Freud à Nancy*, Paris, Autrement, 1997.



3/  
A draft agreement for the land was signed on 3 December 2009 – during the European Town Planners Biennial – by Greater Nancy, the railway bodies SNCF and RFF, and the territorial planning body EPF Lorraine.

4/  
The Institut National Polytechnique de Lorraine, Henri Poincaré Science University, Inserm, Institut National de la Recherche sur la Sécurité (INRS), Institut National de Recherche en Informatique et Automatique (INRIA) and Institut de l'Information Scientifique et Technique (INIST).

5/  
As part of the venture, ADUAN is running the "Brabois Talk Sessions", has produced a directory for the technocity and coordinates communication between business and research laboratories.

6/  
Built between 1958 and 1962 under the guidance of Bernard Zehrffuss.

7/  
Bruno Vayssière, *Reconstruction-déconstruction. Le hard french ou l'architecture française des trente glorieuses*, Paris, Picard, 1988.

8/  
The project is the work of Greater Nancy, the municipalities, the Nancy OPAC social housing body and Meurthe-et-Moselle Habitat, with financial backers notably including ANRU, the National Agency for Urban Regeneration.

9/  
The Nancy Urban District was formed in 1959, becoming the Greater Nancy Urban Community in 1995.





Les "Jardins d'eau" ont contribué à rendre positive l'image des quartiers situés au-delà du canal et de la Meurthe.



Combiner densité, présence de l'eau et animation urbaine.

### La plaine, le canal et la Meurthe : reconquête et extension urbaine

Redescendons dans la plaine pour rejoindre les rives de Meurthe. À deux pas de la place Stanislas, on rencontre d'abord le canal de la Marne au Rhin, dont les bords sont devenus un quartier huppé fréquenté par des péniches de plaisance et les adeptes du jogging. La mutation a également été réalisée sous l'autorité d'Alexandre Chemetoff, signataire des "Jardins d'eau" récompensés en 2003 par le Grand prix national public d'architecture. Entre canal et Meurthe, la reconversion du site d'anciens Abattoirs est placée, à la manière d'Artem, sous le double signe de la science et de l'art. D'anciens

bâtiments industriels vont accueillir un "Pôle innovation et territoire" regroupant plusieurs hautes écoles, un "pôle verrier" héritier des cristalleries Daum, une "matériauthèque" et le nouveau siège de l'Agence de développement et d'urbanisme de l'aire urbaine nancéienne (ADUAN), tandis que L'Autre Canal, salle dédiée aux musiques actuelles attire déjà, depuis 2007, des Nancéiens de tous les quartiers. Au-delà de la Meurthe, les territoires périurbains de l'agglomération font également l'objet de projets de reconquête visant à stabiliser les limites des terres agricoles et les paysages, valoriser les abords de l'aéroport, rénover le stade Marcel Picot (où joue le club de football de ligue 1, l'AS Nancy Lorraine) et créer, dans la banlieue pavillonnaire, un "Cœur Plaine Rive Droite" combinant, c'est son objectif, densité, mixité et animation urbaine...

### Vers une grandeur durable ?

On pourrait sans doute s'interroger sur la filiation revendiquée à la "tradition de l'innovation" nancéienne. Ces grands projets – et tous les autres qui éclosent sur la totalité du territoire de l'agglomération – se rattachent moins à l'idée, devenue romantique, d'alliance de l'art et de l'industrie, telle qu'elle fut cultivée par une poignée de Nancéiens vers 1900, qu'à ces démarches globales, décloisonnées, transversales qu'appelle la quête contemporaine d'un développement urbain durable. Quoi qu'il en soit, la politique urbaine continue conduite par le Grand Nancy depuis cinquante ans /9 porte manifestement ses fruits. Dopée par les dynamiques mises en route, l'agglomération a toutes les cartes en main pour satisfaire son ambition de grandeur et dépasser par sa croissance les limites de ses 260 000 habitants actuels. | R.Q.

9/ Création du District urbain de Nancy en 1959, puis de la Communauté urbaine du Grand Nancy en 1995.





VILLE, ENVIRONNEMENT, CLIMAT

# LOCAL ET GLOBAL SONT DANS UN BATEAU...

*L'évolution des négociations mondiales sur le climat a tout pour inquiéter. Tout se passe comme si l'écart se creusait entre les prédictions toujours apocalyptiques des scientifiques et les tractations toujours plus laborieuses des multiples organismes placés aux commandes de la planète. Question d'échelle ? Revisitant l'ensemble de la thématique du local et du global, cet atelier a interrogé la manière d'organiser la rencontre entre villes et climat /1. Synthèse par Richard Quincerot.*

1/  
"Les villes européennes et le changement climatique", atelier n°10 préparé par l'Audiar en collaboration avec le Conseil européen des urbanistes (CEU) en Italie et en partenariat avec l'International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI).

2/  
Lire en page 12 l'article d'Olivier Réal.

3/  
Lancé en 2007 lors de la 7<sup>e</sup> conférence annuelle ManagEnergy.

4/  
Voir son blog intitulé Sostenibilitatia, <http://emiliodalessio.blogspot.com>

5/  
[www.a21italy.it](http://www.a21italy.it)

Directeur adjoint de l'Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise (Audiar), Alain Lalau-Kéraly a lancé la réflexion en rappelant l'intervention de Francis Beaucire lors de la première table ronde de la rencontre /2 : " 30 % à 50 % de la population vit dans le périurbain : il faut prendre en compte cette réalité, s'assurer que les contraintes et les coûts de la lutte pour le climat seront socialement soutenables par les habitants modestes des périphéries européennes" .

## Les villes relèvent le défi

"Le changement climatique est un problème global, a rappelé Bernard Poirier, co-président de l'association Terres en Villes, président du SCoT de Rennes Métropole et vice-président de la Communauté d'agglomération Rennes Métropole, qui va marquer une rupture brutale dans notre manière de penser le développement". La solution se trouve dans des politiques intégrées, transversales, qui maîtrisent les interdépendances entre transports, urbanisation, nature, isolation du bâti, etc. "Le défi climatique oblige à relier le complexe : c'est le plus difficile", estime l' élu qui souligne l'engagement nécessaire des États, mais aussi la mobilisation des collectivités territoriales, échelon le plus proche du citoyen. La millième signature apportée en décembre 2009 au "Pacte des Maires" /3, où les villes s'engagent à dépasser l'objectif européen de réduction de 20 % des émissions de Co<sub>2</sub>, marque la position d'avant-garde des pouvoirs locaux dans la lutte pour le climat.



Les villes abritent 50 % de la population italienne et produisent les deux tiers du Co<sub>2</sub> (ici, la ville d'Assise, en Ombrie).

## Agendas 21 : un sujet chaud

"Il y a deux ans, le sujet ne faisait pas le vingt heures", a rappelé Emilio d'Alessio, ancien adjoint au maire d'Ancône et coordonnateur des Agendas 21 locaux en Italie. Observateur et animateur de l'intense mobilisation qui a préparé le sommet de Copenhague /4, il en a évoqué quelques étapes significatives. Au plan local, d'abord. En Italie, la démarche des Agendas 21 locaux mobilise 500 pouvoirs locaux, régions, provinces, villes et partenaires de la société civile /5 : une mise en mouvement essentielle, sachant que les villes abritent la moitié de la population italienne, consomment 80 % de l'énergie et sont responsables des deux tiers des émissions de Co<sub>2</sub>. Au plan global, ensuite, avec un foisonnement de grands et de petits pas : la Convention des maires officialisée le 28 janvier 2008 à Bruxelles – "c'était la première fois que la



Emilio d'Alessio a rappelé la démarche des agendas 21 en Italie.

Commission européenne s'adressait directement aux villes" –, la Charte des villes et des territoires italiens pour le changement climatique, la normalisation des méthodes de mesure du Co<sub>2</sub> /6, l'association internationale ICLEI (Local Governments for Sustainability) /7, l'ONG 350.org (parties par million de Co<sub>2</sub>)... " Il est urgent d'agir, a conclu Emilio d'Alessio en brandissant un réveil-matin : pendant qu'on discute, le temps fuit et le climat continue de se détériorer !"

### Le rôle attendu des urbanistes européens

Présidente d'honneur du Conseil européen des Urbanistes (ECTP-CEU), l'Italienne Virna Bussadori a mis en avant la responsabilité des urbanistes : " Quoi que nous fassions, nous modifions le climat. Il nous appartient de maîtriser les effets de nos décisions, de façon à corriger les dégradations en cours (inondations, incendies, biodiversité...) et renverser la tendance." Rappelant les grands enjeux de la ville durable – transports, ville à basse consommation d'énergie, *green city*, Virna Bussadori a ouvert le catalogue des mesures à mettre en œuvre : des urbanisations compactes, avec peu de voitures, plutôt stationnées en sous-sol, des mobilités douces, des arrêts de bus confortables, des énergies douces, le refus des centres commerciaux en périphérie, des corridors verts, des sols perméables, une gestion de l'eau, etc. " Les urbanistes ont un rôle majeur à jouer à tous les échelons", a-t-elle indiqué, soulignant l'action positive du Conseil européen des urbanistes pour la connaissance, la sensibilisation et la mise en réseau des professionnels d'Europe.

### Londres planche sur son climat

Robin Thompson, partenaire de Robin Thompson Associates et professeur à la Bartlett School of Architecture de l'University College of London, a présenté la façon dont Londres intègre la lutte pour le climat. " Le plan de Londres vient d'être actualisé pour la quatrième fois en quatre ans. Il vise à réduire les émissions de Co<sub>2</sub> de 60 % pour 2025. Le Plan climat établi par le maire est un instrument puissant, car il est contraignant pour les planifications locales". Comment transformer cette agglomération monocentrique de 11 millions d'habitants en une ville durable ? La stratégie londonienne mobilise toute la panoplie des moyens expérimentés ailleurs : localisation du développement sur des couloirs et le long de la Tamise, densification des quartiers existants, formation d'espaces ouverts, valorisation des friches, création de pôles en périphérie... Elle explore aussi des démarches nouvelles. Ainsi, alors que les effets du péage urbain touchent à leurs limites, une



Virna Bussadori

Robin Thompson

enquête "déplacements" valorisant les mobilités douces auprès de tous les foyers d'un quartier a transformé en un temps record la répartition modale des déplacements. " Le défi climatique nous confronte à des questions que Londres ne s'était jamais posées auparavant, a conclu Robin Thompson. Nous avons encore tant de choses à apprendre". Comme nous tous... | **R.Q.**

6/  
*Guidelines for CO<sub>2</sub> Accountability*,  
septembre 2002.

7/  
[www.iclei.org](http://www.iclei.org)



L'agglomération de Rennes a mis en place un programme de lutte contre l'étalement urbain et le réchauffement climatique dans le cadre de son action "ordinaire".



## Climate: when local meets global

1/  
"European Cities and Climate Change", workshop no. 10, prepared by AUDIAR in association with the European Council of Spatial Planners (CEU) in Italy and in partnership with the International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI).

2/  
See the article by Olivier Réal, p. 12

3/  
The pact was launched in 2007 at the 7th annual ManagEnergy Conference.

4/  
See his blog: *SostenibilitaItalia*, <http://emiliodalessio.blogspot.com>

5/  
[www.a21italy.it](http://www.a21italy.it)

6/  
*Guidelines for CO2 Accountability*, September 2002.

7/  
[www.iclei.org](http://www.iclei.org)

**The course taken by world negotiations on the climate issue is extremely disturbing. It is as if there were an endlessly widening gap between the apocalyptic predictions of the scientists and the ever more laborious dealings between the host of different holders of the planetary reins. A matter of scale? In an overall look at the local/global issue, this workshop explored ways of bringing city and climate together.** /1 *Roundup by Richard Quincerot.*

Deputy Mayor of the Rennes Planning Agency (AUDIAR), Alain Lalau-Kéryal set the ball rolling with a reminder of Francis Beaucuire's remark at the first Round Table: /2 "Between 30% and 50% of the population live in the periurban: we have to take this fact into account and ensure that the constraints and costs of the climate battle are socially bearable for the modest wage-earners of Europe's urban peripheries."

### The cities take up the challenge

"Climate change," said Bernard Poirier, co-president of the Terres en Villes Association, president of the Rennes Metropolis Territorial Consistency Scheme (SCoT) and vice-president of the Rennes Metropolis Conurbation Community, "is a global problem that is going to radically jolt our way of thinking about development." The solution lies in integrated, transversal policies covering transport interconnection, urbanisation, nature, building insulation, etc. "The climate challenge is forcing us to find unity in complexity, and that's the hardest thing of all." Poirier stressed the need not only for state commitment, but also for mobilisation by local government, the echelon closest to the people. The Covenant of Mayors that

collected its thousandth signature in December 2009, /3 and which commits signatory cities to exceeding the European goal of a 20% reduction in CO<sub>2</sub> emissions, signals the avant-garde role of local government in the battle for the climate.

### Agenda 21s: handling a hot potato

"Two years ago the subject didn't rate the evening news," recalled Emilio d'Alessio, ex-deputy mayor of Ancona and coordinator of local Agenda 21s in Italy. An observer of and participant in the intense pre-Copenhagen mobilisation, /4 he talked about some of its main stages, beginning with the local level: in Italy the local Agenda 21s approach mobilised 500 local government bodies, regions, provinces, cities and civil society partners. /5 This was the vital kick-off, given that cities are home to half of Italy's population and responsible for two thirds of its CO<sub>2</sub> emissions. Then, on to the global level, with countless big and small steps: the Covenant of Mayors officialised on 28 January 2008 in Brussels – "the first time the European Commission dealt directly with the cities"; the Italian climate change charter for cities and territories; standardisation of CO<sub>2</sub> measurement methods; /6 the establishment of the international association ICLEI (Local Governments for Sustainability); /7 and the founding of the NGO 350.org (referring to parts per million of CO<sub>2</sub>). "Action is urgently needed," Emilio d'Alessio concluded, brandishing an alarm clock. "While we sit around talking time is flying, and the climate is deteriorating."

### What's expected of European urbanists

President of the European Council of Spatial Planners (ECTP-CEU), Virna Bussadori from

Italy stressed the responsibility of urban planners: "Whatever we do, we modify the climate. It's up to us to control the fall-out from our decisions, so as to repair current damage – floods, fires, biodiversity, etc. – and reverse the trend." Reminding her listeners of the major issues raised by the sustainable city – transport, energy frugality, eco-friendliness – she ran through the list of necessary measures: compact urbanisation ventures, few cars, parking preferably underground, alternative transport modes, comfortable bus stops, renewable energy, a ban on peripheral shopping malls, green corridors, permeable ground coverings, water management, etc. "Urbanists have a major role to play at all administrative levels," she urged, stressing the positive action being taken by the CEU in respect of information, awareness and networking for planning professionals in Europe.

### London takes a look at its climate

Robin Thompson, partner at Robin Thompson Associates and teacher at the Bartlett School of Architecture at University College, London, presented the local approach to the climate battle: "The London plan has just been updated for the fourth time in four years, the aim now being a 60% reduction in CO<sub>2</sub> emissions by 2025. The city council's climate plan is a powerful instrument, because it's binding for local planning ventures." How to turn this monocentric agglomeration of 11 million into a sustainable city? The London strategy uses the whole range of what's been tested elsewhere: locating development along corridors and along the Thames, densification of existing neighbourhoods, creation of open spaces, recycling of brownfield sites, creation of peripheral hubs, etc. In addition it is trying out new approaches: with the beneficial effects of the entry toll reaching their limits, a "trip" campaign pointing out the advantages of alternative transport modes to every household in a given neighbourhood succeeded in changing the modal distribution of trips in record time. "The climate challenge is confronting us with questions London had never asked itself before," Thompson concluded. "And there's still so much for us to learn." For the rest of us, too.



VILLE, ENVIRONNEMENT, CLIMAT

# LA VILLE DE DEMAIN, PUZZLE D'ÉCOQUARTIERS ?

*Développés pour économiser les ressources naturelles, limiter les consommations d'énergie, minimiser la demande de déplacements, accueillir des groupes sociaux diversifiés... Les écoquartiers sont-ils pour autant sur le même modèle ? Comment les intégrer à la ville existante ? Des questions opportunes, expériences européennes à l'appui. /1. Synthèse d'atelier par Pascale Decressac.*

Les écoquartiers, symboles du développement durable, fleurissent aujourd'hui un peu partout dans les villes européennes. " Alors que des centaines de projets sont en cours d'élaboration, a-t-on assez tiré les leçons des premières expériences ? ", a questionné en guise d'introduction l'animateur de l'atelier, Gérard Bouquet, directeur général adjoint de l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise.

## Mission d'intégration

" On ne peut pas penser un quartier sans son intégration aux dynamiques sociales et économiques du territoire dans lequel il se situe ", a observé pour sa part Alexandre Bouton, architecte urbaniste et consultant (URBAN-ACT). L'intégration doit être d'abord spatiale, élément qui n'a pas été pris en compte dans le quartier excentré de BedZed à Londres. Elle doit ensuite être patrimoniale, comme à Liverpool où un écoquartier de 17 hectares a introduit une nouvelle centralité et contribué à faire renaître la ville après le traumatisme consécutif à la crise industrielle. Autre clé de réussite, l'existence d'infrastructures efficaces, comme à Barcelone qui a intégré les infrastructures dans son développement urbain : le " nœud " de la Trinitat, qui relie le périphérique aux centralités de proximité a été pensé en lien avec les espaces publics qui se mettront en place dans l'hypercentre. " Pour les habitants de Stockholm, un paysage est un peu comme un tableau ", a remarqué

Alexandre Bouton. Dès 2000, le gouvernement de Stockholm a décidé que le code de l'environnement s'imposerait aux autres législations : toute la ville a été conçue pour que, désormais, chacun se trouve à proximité d'une forme de densité végétale.

## Anticiper le changement

L'Eurorégion Copenhague/Malmö est un exemple unique d'anticipation de politique publique. Un pont routier et ferré relie les deux villes, rapprochant ainsi 3,6 millions d'habitants de cette région binationale. " Alors que les élus négociaient le financement du pont avec l'Europe, ils lançaient simultanément la politique des écoquartiers au niveau local ", a précisé Alexandre Bouton. La démarche d'intégration n'est pas nouvelle à Copenhague dont le *Finger plan* (1947) visait déjà à relier des densités végétales, de transport, de construction, d'emploi et de logement. Le quartier de l'Ørestad a été pensé dès le départ en lien avec le pont, ce qui sous-tend une relation étroite aux logiques économiques : les universités de Malmö et Copenhague sont unies autour de l'aéroport, de grands espaces verts et du développement urbain. Tout est fait pour

1/  
"Les écoquartiers dans les villes européennes", atelier n°3 préparé par l'Adeus, en collaboration avec l'IFR (Allemagne).

2/  
Adjoint au maire de Malmö chargé de l'écologie urbaine, de la consommation et de la foire commerciale.

3/  
Chargée de l'école, de la culture, du sport, de la jeunesse, de la famille, des personnes âgées et de l'apprentissage de Speyer (Allemagne).



Alexandre Bouton



Jutta Henkel



Lari Pitkä-Kangas

optimiser les échanges et les relations, jusqu'à l'implantation de villas "posées" sur un parking à proximité des gares de transports en commun, ce qui permet de réduire les temps de déplacements et d'optimiser les échanges. En outre, un gigantesque *cluster* s'est développé dans les biotechnologies, regroupant 142 000 étudiants, 10 000 scientifiques, 5 000 chercheurs et 40 000 emplois. L'Eurorégion, vouée à devenir l'une des premières *bioregions* au monde, a décidé de faire évoluer sa gouvernance, en transformant les 13 *Amter* (circonscriptions) en cinq régions et en regroupant les 270 communes en une centaine de structures de 20 000 habitants chacune.

### Du projet au processus durable

S'appuyant sur les expériences d'écoquartiers en Suède, Lari Pitkä-Kangas, adjoint au maire de Malmö /2, a souligné les multiples dimensions à prendre en compte dans la conception d'un écoquartier. Malmö, qui a connu une véritable renaissance depuis l'érection du pont de l'Öresund, symbole de l'ère post-industrielle, est aujourd'hui un "concentré de bien vivre". Habitations, entreprises et lieux de loisirs se côtoient. On fabrique de l'énergie renouvelable, on se baigne sur des sites anciennement pollués et l'on trouve désormais plus d'espèces d'oiseaux qu'à la campagne... Augustenborg, "quartier à problèmes" resté habité pendant sa métamorphose en écoquartier, a voulu impliquer étroitement ses habitants dans son développement urbain. Dans l'écoquartier de Flagghusen, les logements, conçus à partir de matériaux et de technologies innovants, sont à la fois durables, à la portée de tous, économes sur le plan énergétique (50kwh/m<sup>2</sup>/an) et hyperconnectés aux réseaux de transports en commun. Malmö a capitalisé ces diverses expériences en élaborant un programme (*Miljöprogram*) qui vise une réduction de 20 % des émissions polluantes par personne, une utilisation exclusive des énergies renouvelables en 2030 et la généralisation des infrastructures et des constructions durables à terme. "On est ainsi passé du projet durable au processus durable", a conclu Lari Pitkä-Kangas.

De son côté, Jutta Henkel /3 a présenté la rénovation du quartier d'Alter Schlachtof à Speyer (Allemagne). Celui-ci est désormais doté de logements et d'espaces verts conçus pour des familles qui bénéficient de l'énergie propre produite sur place et stockée dans l'ancien abattoir – tout un symbole. "Les contrats de vente de logements comportent tous une clause obligeant tout acheteur à travailler avec tous les partenaires identifiés et à respecter leurs méthodes", a souligné Jutta Henkel.



## The city of tomorrow: an eco-neighbourhood jigsaw?

**They're intended as ways of saving on natural resources, cutting energy consumption, minimising travel and accommodating a diversity of social groups. But do eco-neighbourhoods all come from the same model? And how are they to be fitted into pre-existing cities? Timely questions, as experiments in Europe indicate.** /1 *Workshop roundup by Pascale Decessac.*

Eco-neighbourhoods, those symbols of the sustainable, are popping up all over the place in Europe's cities. But in his introduction, Gérard Bouquet, workshop leader and deputy director general of ADEUS, the Strasbourg Planning Agency, had a pertinent question to put: "At a time when hundred of projects are being drawn up, have we really drawn the lessons from the initial experiments?"

### The task: integration

"There can be no thinking-through of a neighbourhood without integrating it into the social and economic dynamics of its larger territory," observed architect/planner/consultant Alexandre Bouton of the Urban Act agency. Integration, he went on, must first be spatial – a factor not taken into consideration in the outlying BedZed neighbourhood in London. Next, it must be heritage-inflected, as in Liverpool, where a 17-hectare eco-neighbourhood gave rise to a new nucleus and helped the city's renaissance after the trauma of the industrial slump. A third key to success is the existence of efficient infrastructures, as in Barcelona, which integrated them into its urban development: the Trinitat "node", which links the ring-road to local nuclei was planned

in connection with the public spaces scheduled for the central business district. And then, said Bouton, "For the residents of Stockholm, a landscape is a bit like a picture": in 2000 the local authority decided that the environmental code would override all other rulings, so now the concept for the whole city is that everyone should be close to some kind of densely planted area.

### Anticipating change

The Copenhagen/Malmö Euroregion is a unique example of anticipatory public policy. A road and rail bridge links the two cities, bringing together the bi-national region's 3.6 million inhabitants. "While the politicians were negotiating funding for the bridge with the EU," Bouton said, "they were also launching the eco-neighbourhood policy at local level." This kind of integrated approach is nothing new in Copenhagen, whose "Finger Plan" of 1947 already aimed at interconnecting densely planted areas, transport facilities, construction, employment and housing. From the outset the Örestad neighbourhood was planned with the bridge in mind, which means a close relationship with economic logic: the universities of Copenhagen and Malmö are grouped together around the airport, extensive green spaces and urban development areas. Everything is aimed at optimising inter-change and sociability, right down to the individual houses "placed" on a parking lot near the public transport hub; this means reduced travel times and improved social exchange. In addition a gigantic biotechnology cluster has taken shape, bringing together 142,000 students, 10,000 scientists, 5000 researchers and 40,000 jobs. The Euroregion, destined to

become one of the world's first "bioregions", has decided to modify its system of governance, transforming its 13 *amber* (wards) into five regions and regrouping its 270 municipalities into a hundred entities of 20,000 inhabitants each.

**From sustainable project to sustainable process**

Drawing on other eco-neighbourhood experiments in Sweden, Malmö deputy mayor Lari Pitkä-Kangas,<sup>2</sup> underlined the host of design aspects to be considered. Malmö, which has undergone a veritable rebirth since the opening of the Öresund bridge – that symbol of the post-industrial age – is now a "concentrate of the good life". Housing, business and leisure facilities exist side by side, renewable energy is produced, residents bathe in waters once too polluted, and there are more species of birds than in the actual countryside. Wanting to ensure resident involvement in urban development, the "sensitive area" of Augustenborg kept its residents on-site during its metamorphosis into an eco-neighbourhood. In the Flagghusen eco-neighbourhood housing innovative in terms of both materials and technology is sustainable, accessible to all budgets, energy-thrifty (50kwh/m<sup>2</sup>/year) and hyperconnected to the public transport network. Malmö has capitalised these experiments in its Miljöprogram, which aims at a 20% per capita reduction in polluting emissions, exclusive recourse to renewable energy by 2030 and, in the long term, a total spread of sustainable infrastructures and buildings. "So," concluded Lari Pitkä-Kangas, "we've made the move from sustainable project to sustainable process."

Jutta Henkel<sup>3</sup> presented the regeneration of Alter Schlachtof in Speyer, Germany. The neighbourhood now provides housing and green spaces for families, together with clean energy locally produced – quite a symbol this – in the former abattoir. "Sales contracts for the accommodation," Henkel emphasised, "all contain a clause obliging the purchaser to work with all the specified partners and to comply with their methods."



Copenhague apparaît comme l'une des villes de référence en matière de développement durable.

**Social stigma: essential for "greening"?**

"Residents must never be excluded from projects." Thus Louis Henry, in charge of urban projects at the Caisse des Dépôts et Consignations' Territory and Networking Development division (DDTR). Eco-neighbourhood projects are proliferating in France – sometimes for purely strategic reasons, backers now being more favourably disposed to these very "trendy" projects. "But if we soon find ourselves forced to change the name, maybe people will also feel ready to change their idea of things," said Louis Henry. The Caisse, which laid out 1.3 million euros for the first 15 projects it financed, is most receptive to projects acceptable to the population and enjoying long-term political backing. It has identified a number of common factors in eco-neighbourhood projects, beginning with the existence of a territory reverting to state ownership which "fires the imagination", rather than a neighbourhood "doing only too well" and not in need of "image reversal".

Vincent Feltesse, first vice-president of the FNAU<sup>4</sup> and chairman of the workshop, made no secret of a certain

scepticism regarding eco-neighbourhoods. While acknowledging their ability to regenerate the brownfield sites they are often created on, he pointed out that "the city is most virtuous when there are constraints" and expressed his fear of the emergence of "green zoning". For her part Chantal Duchêne, director-general of GART,<sup>5</sup> was worried by the potential appearance of "generation ghettos". Standing out against the "density or nothing" model, Feltesse was of the opinion that people live better on the periphery than in city centres, and quoted the benefits digital networking and efficient public transport represent in territorial disenclavement.

Building today while anticipating the needs of tomorrow and reconciling private and public interest: this is the current challenge for Alexandre Bouton, who backed up his point of view with a quote from Georges Perec: "To live is to move from space to space while doing your very best not to bump into other people." A feeling shared by Vincent Feltesse, who saw it as necessary for people to meet and "rub up against each other" – in eco-neighbourhoods as well – because "that's what the city is about, too."

1/ "Eco-neighbourhoods in Europe's Cities", Workshop no. 3, prepared by ADEUS, the Strasbourg Planning Agency, in association with IFR, Germany.

2/ Deputy mayor of Malmö with responsibility for urban ecology, consumption and the trade fair.

3/ In charge of education, culture, sport, youth, the family, the aged and apprenticeships, in Speyer, Germany.

4/ He is also mayor of Blanquefort, in the Gironde département, and president of both the Bordeaux Urban Community and A'URBA, the Bordeaux/Aquitaine Planning Agency.

5/ GART: Groupement des Autorités Responsables de Transports (Transport Authorities Group).

4/  
Direction du  
développement  
territorial et du réseau.

Les "stigmates", indispensables au "verdissement" ?  
"Il ne faut jamais exclure les habitants des projets", a souligné Louis Henry, responsable des projets urbains à la DDTR /4 de la Caisse des dépôts et consignations. Les projets d'écoquartiers abondent en France, parfois pour des raisons essentiellement stratégiques, les financeurs étant plus disposés désormais à financer ces éco-projets très "tendance". "Mais si l'on est obligé bientôt de changer de nom, peut-être sera-t-on aussi enclin à changer de conception ?", a lancé Louis Henry. La CDC, qui a dépensé 1,3 million d'euros pour les 15 premiers projets financés, privilégie les projets bien acceptés par la population et portés politiquement à long terme. Elle a identifié quelques éléments communs à tous les projets d'écoquartiers, à commencer par l'existence d'un territoire en déshérence "qui fait travailler l'imagination", un quartier "qui va trop bien" n'ayant pas besoin d'un "retournement d'image".



Gérard Bouquet et Vincent Feltesse,  
1<sup>er</sup> vice-président de la FNAU

5/  
Il est aussi président  
de la Communauté  
urbaine de Bordeaux et  
de l'Agence d'urbanisme  
Bordeaux Métropole  
Aquitaine (a'urba)  
et maire de Blanquefort  
(Gironde).

6/  
GART : Groupement des  
autorités responsables  
de transports.

Vincent Feltesse, 1<sup>er</sup> vice-président de la FNAU /5, qui présidait l'atelier, a néanmoins fait part de son scepticisme concernant les écoquartiers. S'il a salué leur capacité à faire renaître les friches sur lesquelles ils sont fréquemment réalisés, il a fait observer que "la ville est plus vertueuse là où existent des contraintes" et fait part de sa crainte de voir se développer un *green zoning*, quand Chantal Duchêne, directrice générale du GART /6, craint pour sa part l'émergence de "ghettos générationnels". S'opposant au modèle défendu par certains ("la ville dense sinon rien"), il a estimé que l'on vit plutôt mieux en périphérie qu'en centre-ville, soulignant l'apport des réseaux numériques et de transports en commun performants dans le désenclavement des territoires.

Construire aujourd'hui en anticipant les besoins de demain et concilier intérêts privés et publics sont apparus comme le challenge actuel pour Alexandre Bouton, qui s'est plu à citer Georges Perec : "Habiter le territoire, c'est passer d'un espace à un autre en essayant le plus possible de ne pas se cogner aux autres". Un sentiment partagé par Vincent Feltesse, qui a toutefois jugé nécessaire que les gens se croisent et "se frictionnent", y compris dans les écoquartiers, car "c'est cela aussi qui fait la ville"... |  
**Pa.D.**

Trois villes "vertueuses" montrées en exemple lors des débats :



1. et 2. Malmö (Suède)



3. Speyer (Allemagne)



VILLE, ENVIRONNEMENT, CLIMAT

## MOBILITÉ : UNE VILLE DURABLE TOUT EN DOUCEUR ?

*Quelques jours avant le sommet de Copenhague, la question de la mobilité urbaine était étroitement associée à celle de la mobilité douce. Mais se résume-t-elle à l'étude des déplacements et changer la ville signifie-t-il seulement privilégier de nouveaux modes de transport ? Des pistes de réflexion riches d'enseignements et de questionnements subsidiaires élaborées au cours d'un atelier tout en nuances /1. Synthèse par Pascale Decressac.*

Les villes européennes sont toutes différentes, mais elles font face à des défis souvent similaires et sont à la recherche de solutions partagées /2, a affirmé en introduction Alain Meyere, directeur du département Mobilité et transport à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. La croissance de l'usage de l'automobile entre les années 70 et 90 s'est ralentie, alors que l'usage des transports collectifs stagne depuis quarante ans. La réduction relative de la mobilité automobile aurait des causes essentiellement sociodémographiques. La mobilité automobile tend à se réduire, celle des femmes – qui reste bien inférieure à celle des hommes – a fortement augmenté, mais elle fait sur du surplace depuis quelques années, et la croissance de l'usage de la voiture liée à la périurbanisation commence à s'amenuiser.

### Bouger ensemble

“La question de la congestion a été centrale dans les politiques de transports et a orienté les politiques de mobilité dans les villes”, a poursuivi Alain Meyere. Elle a justifié la mise en place de grandes rocade de contournement des villes et de plans de circulation contraignants. Aujourd'hui, elle n'a pas disparu mais s'est déplacée vers les transports collectifs. Sophie Boissard, directrice de l'entité Gares et Connexions au sein de la SNCF, observe que les transports collectifs, encore largement minoritaires par rapport à la voiture individuelle (qui représente 80 % des déplacements), ont cessé de perdre du terrain et suivent toujours la courbe croissante des déplacements. Toutefois, “il faut repenser l'organisation urbaine et spatiale et donc l'organisation et les modes de réseaux de transports”, a-t-elle estimé, décrivant sa vision de la ville durable : une “ville archipel” organisée autour de réseaux de transports performants, éco-durables, collectifs, articulés avec les transports individuels doux, structurés

autour de pôles d'échanges intermodaux permettant la gestion des flux d'origine diverse (logement, travail, loisirs...).

Dans cette “ville archipel” de 2030, seuls les plus riches auront les moyens d'entretenir une voiture individuelle et habiter à proximité d'un réseau de transports en commun sera devenu vital. Les interconnexions entre réseaux internationaux et nationaux à grande vitesse (relégués en périphérie des villes) et réseaux de proximité devront être optimisées, les villes laissant place à des “villages” essentiellement piétonniers, séparés par des aires naturelles ou agricoles. Dans ce futur “puzzle villageois global”, gares et pôles d'échanges auront un rôle structurant. Lieux centraux de la vie urbaine, ils éviteront aux usagers des déplacements trop longs. Mais pour réaliser cette révolution urbaine, “il faut renforcer le dialogue entre les acteurs locaux et les opérateurs de transports collectifs autour de projets structurants”, a conclu Sophie Boissard.

1 / “Villes européennes et mobilité durable”, atelier n°5 préparé par l'Agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole Aquitaine, en collaboration avec le DPTI (Danemark), l'AETU (Espagne) et le MUT (Hongrie).

2 / Cf. le document “Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine”, publié en septembre 2007 par la Commission européenne.



Ole Thorson a présenté le programme “Marcher avec joie dans la ville” (ci-dessous, Barcelone).





## Tout en douceur

Les modes de déplacement “ doux ” sont devenus emblématiques de la “ génération verte ”. Encore faut-il donner les moyens aux usagers de se déplacer doucement... mais sûrement. Or, rares sont les villes réellement amènes pour les piétons et les cyclistes. C'est le cas de Copenhague, qui envisage de devenir la ville écologique de référence du monde et la cité idéale pour les cyclistes (40 % des habitants circulent aujourd'hui à vélo et ils devraient être 60 % demain). Copenhague s'envisage également “ capitale du climat ”, en visant une neutralité carbone à l'horizon 2025. Pour être propre et saine, elle n'hésite pas à dépenser 100 000 euros pour nettoyer son port et à nourrir tous ses enfants scolarisés avec des aliments biologiques. “ Notre objectif est qu'au moins 80 % des habitants soient heureux de vivre à Copenhague et prennent part à la vie de la ville ”, a indiqué Hjalte Aaberg, directeur de l'Agence de trafic et d'environnement de la région urbaine de Copenhague. La ville se donne les moyens de ses ambitions : construction de passerelles réservées aux cyclistes, interdiction d'accès aux voitures trop polluantes, parkings souterrains... Quant à la circulation automobile, elle est limitée dans certaines rues comme Nørrebrogade. “ 75 % de la largeur de la rue était utilisée par des automobilistes qui ne représentaient que 25 % des usagers. Nous avons décidé d'inverser le ratio ”, a précisé Hjalte Aaberg.

Depuis, les commerces ont gagné en attractivité, les bus circulent plus vite et arrivent à l'heure, les conflits entre piétons et cyclistes (35 000 par jour !) ont pratiquement disparu, car ces derniers disposent de larges voies dédiées et l'élargissement des trottoirs facilite la circulation des piétons. C'est justement aux marcheurs qu'Ole Thorson, président de la Fédération européenne des piétons (FEPA) à Barcelone, s'est intéressé en présentant le programme “ Marcher avec joie dans la ville ”. “ Aucun projet ne peut être humain si l'on ne pense pas aux piétons ”, a-t-il affirmé, observant que l'on aménage des espaces de “ continuité biologique ” pour la faune mais que l'on oublie souvent le piéton. “ Il faut penser à tous les usagers piétons, jeunes et âgés, valides et handicapés ”. Or, entre les trottoirs trop étroits, accidentés et peu éclairés, les feux tricolores expéditifs et les carrefours totalement perméables aux piétons, marcher est devenu un véritable parcours du combattant !

## Une transversalité indispensable

“ Il faut savoir comment on se déplace mais surtout pourquoi ”, a souligné Mireille Ferri, vice-présidente de la région Île-de-France, la localisation des activités étant au moins aussi importante que celle des modes



**With just a few days to go before the Copenhagen summit, the urban mobility issue was lining up alongside that of alternative transport. But does the question simply boil down to studying urban travel patterns? And does changing the city simply mean emphasis on new modes of transport? Lots of ideas, lessons and ancillary matters made this a workshop where subtlety was all.**<sup>1</sup> *Workshop round-up by Pascale Decressac*

“European cities are all different, but they are often facing similar problems and looking for shared solutions.”<sup>2</sup> Thus the introduction by Alain Meyere, head of the Mobility and Transport division at the Île-de-France Planning and Development Institute. The upsurge in car use that marked the period 1970–90 has slowed, but public transport use has been stagnant for forty years. The reasons for the decline in recourse to the car may be essentially sociodemographic: the overall trend is downwards; car use by women, although notably less than for men, showed a sharp upturn, but has been static for the last few years; and increased use due to periurbanisation is beginning to taper off.

### Acting together

“The congestion issue,” continued Alain Meyere, “has been central to the shaping of transport policy in cities.” Used in the past to justify the creation of enormous urban bypass roads and rigorous traffic plans, the argument hasn't gone away; instead it has shifted towards mass transport. Sophie Boissard, head of French Rail's Stations and Connections division, pointed out that while still very much

## Mobility: the sustainability choices

in the minority compared to car use (80% of all trips), public transport has stopped losing ground and is currently following the rising trip curve. Even so, she said, “we have to rethink cities' urban and spatial organisation and – by extension – the modes and organisation of public transport.” Her sustainable ideal is an “archipelago city” of high-efficiency, durably eco-friendly, collective transport networks tied in with alternative individual modes and intermodal hubs allowing management of such other flows as housing, work and leisure.

In this archipelago city of 2030, with only the richest financially capable of running a car, living near a public transport network will be vital. The interconnections between high-speed international and national networks (relegated to the urban periphery) and local ones will have to be optimised, with the cities making way for basically pedestrian “villages” separated by nature zones or farmland. Stations and hubs will play a structural role in this “global village jigsaw” of the future, and as central points of urban life they will spare users excessively long trips. But how to bring about this revolution? “There has to be enhanced dialogue between local actors and public transport operators in a context of structural projects,” said Sophie Boissard.

### Going alternative

“Alternative” modes of getting around have become a “green generation” emblem. But users have to be given the means to get around ecologically – and safely as well. Very few cities really cater for pedestrians and cyclists, but one that does is Copenhagen, where the aim is to become the world's

iconic eco-city and the perfect place for cyclists: 40% of residents currently use bikes, with a target of 60% in the near future. Copenhagen also sees itself as the "climate capital", the aim being carbon neutrality by 2025. There's no hesitation about spending 100,000 euros to clean up the harbour and make sure all school kids get organic food, either. "Our aim," says Hjalte Aaberg, head of the urban region's Traffic and Environment Agency, "is to make sure at least 80% of all residents are happy to be living here and are taking part in the life of the city." And the city is taking the necessary steps: bridges exclusively for cyclists, a ban on high-pollution vehicles, underground carparks, etc. Car traffic is restricted in some streets: in the case of Nørrebrogade, "75% of the street's width was taken up by cars representing only 25% of the users," Hjalte Aaberg said. "So we decided to reverse the ratio."

Since then the retail outlets have become more attractive, buses move faster and arrive on time, and conflict between pedestrians and a typical day's 35,000(!) cyclists has all but vanished, with the introduction of broader footpaths for the former and wide, dedicated paths for the latter. It was people on foot that Ole Thorson, Federation of European Pedestrian Associations (FEPA), was thinking about when he presented the "Walk Happy in the City" programme: "No project can be human if you don't think about pedestrians," he declared, noting that while animals get "biological continuity" spaces, pedestrians often get left out. "And you have to think of all pedestrians, young and old, healthy and handicapped." In too many places the combination of footpaths that are too narrow, too uneven and under-lit with quick-fire traffic lights and hostile intersections presents walkers with a thoroughgoing obstacle course.

**Transversality: a must**

"You have to know how you travel, but above all why," emphasised Mireille Ferri, vice-president of the Ile-de-France Region. This is because activity location is at least as important as modes of travel: "Should the city be totally given over to moving around?" she asked. "And even if the street is civilised, does it also have to be a road?" For her, a transversal view of mobility, as opposed to the

sectorial approach of many speakers, is a must, "but the institutional problem remains to be solved: how do you get all concerned to sit down at the same table?" Ms Ferri also stressed the need to "stand cultural and social representations on their head" so that, for example, women wearing shoes with heels don't have to find themselves walking in a city designed exclusively for pedestrians in trainers: "The solutions are to be found more in terms of representations than of purely technical responses," she said.

Those present were all for this kind of social change – especially since the term "sustainable mobility" has a built-in sectorial emphasis. As Alain Meyere saw it, "It's the pedestrian who will help bring transversality into the city." He called for a positive attitude in this respect, given that "the city designed for pedestrians is something quite different from an anti-car city." Altered modes of representation, backed by a complete change of perspective and context, without getting bogged down in the existing situation: these are the prerequisites for thinking about the city of twenty years hence – and the battle is not yet won!

1/ "European cities and sustainable transport", Workshop no. 5, prepared by the Bordeaux/Aquitaine Planning Agency in association with DPTI (Denmark), AETU (Spain) and MUT (Hungary).

2/ Cf. "Towards a new culture for urban mobility", European Commission, September 2007.

de déplacement : "La ville doit-elle être dédiée aux déplacements ? Et la rue doit-elle, même si elle est civilisée, rester une route ?" Adopter une vision transversale de la mobilité, s'opposant à l'approche sectorielle mise en avant par les différents intervenants, est indispensable, "mais la question institutionnelle n'est pas résolue : comment réunir tout le monde autour de la table ? " Mireille Ferri a également souligné la nécessité "d'inverser les représentations culturelles ou sociales" afin, par exemple, que les femmes puissent "déambuler dans une ville pour piétons en baskets et non en escarpins ", car "c'est davantage dans ces représentations que dans les réponses purement techniques que se trouvent les solutions".



Jean-Baptiste Rigaudy et Mireille Ferri, vice-présidente de la Région Ile-de-France.

Cette évolution sociétale a également été jugée nécessaire par l'assistance. Car le terme même de "mobilité durable" porterait en lui la notion de sectorisation. "C'est le piéton qui permettra d'introduire la transversalité dans la ville", a ainsi estimé Alain Meyere, qui propose d'adopter une démarche positive, car "la ville conçue pour le piéton est bien différente de la ville anti-voitures". Changer nos modes de représentations, opérer un changement complet de perspective et de contexte sans se focaliser sur l'existant : c'est à ces conditions que l'on pourra penser l'univers urbain dans vingt ans. Le combat n'est pas encore gagné ! **Pa.D**



VILLE, ENVIRONNEMENT, CLIMAT

# VILLE-CAMPAGNE : UNE (R)ÉVOLUTION SILENCIEUSE ?

*Sous l'effet des changements climatiques et des modes de vie urbains, les rapports ville-campagne sont en pleine (r)évolution. Les espaces agricoles, périphériques ou non, ne peuvent plus être considérés comme de simples "réserves" pour l'urbanisation, mais doivent au contraire faire l'objet de "nouveaux contrats agricoles". Un atelier à lire assurément sous l'angle du développement durable /1. Synthèse par Pierre Gras.*

1/  
"L'émergence d'une économie agricole périurbaine dans la ville européenne", atelier n°2 préparé par l'Agence d'urbanisme et de développement de la région nimoise et alésienne (AUDRNA), en partenariat avec Terres en Villes.

2/  
[www.terresenvilles.org](http://www.terresenvilles.org)

3/  
Cf. "Prendre en compte l'agriculture et ses espaces dans les SCoT", ouvrage et CD-Rom parus en juin 2009 aux éditions du Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques). Les "SCoT témoins" observés sont les suivants : Flandre-Dunkerque, Pays de Lorient, SCoT Narbonnais, Montpellier agglomération, Pays de Rennes, Métropole Savoie, Pays de Thelle et Nantes-Saint-Nazaire.

En Europe, les situations de l'agriculture urbaine sont très contrastées, comme l'a souligné Isabel Girault, directrice de l'Agence d'urbanisme et de développement de la région nimoise et alésienne : une planification contrôlée en Suisse, un outil SCoT peu optimisé en France, etc. Mais au fond, a rappelé en introduction Bernard Poirier, vice-président de l'association Terres en Villes /2, vice-président de Rennes Métropole et du SCoT de l'agglomération et président délégué de l'Agence d'urbanisme de Rennes, c'est bien le débat sur la ville dense, étalée ou "résultant d'un compromis" qui est au cœur de la question agricole : "Quel espace veut-on pour permettre une production au plus près des besoins des villes ?" L'agriculture n'est certes pas une activité virtuelle et le foncier n'est pas gratuit.

L'agglomération de Rennes, "ville en archipel" de 480 000 habitants et 64 communes, à la fois dense et étalée, serait un exemple de "ville vertueuse" dans ce domaine. Le SCoT adopté en 2006 a en effet pris

l'option d'un maintien de l'agriculture en milieu urbain, sanctuarisant dix-sept "champs urbains" pour la production agricole et la préservation des zones naturelles, dont la protection effective est confiée à chaque réseau de communes. Ce qui n'est pas contradictoire avec la volonté de densifier la ville, en particulier en matière d'habitat : l'agglomération compte ainsi 25 logements à l'hectare en zone périurbaine et 45 en zone centrale. Ces modalités ont en outre été négociées avec la profession agricole.

## Les SCoT, outils ou simples témoins ?

Pour Jean Marly, coordonnateur des "SCoT témoins" choisis par le Certu /3, ville et agriculture ont en commun une histoire longue. 8 000 ans avant notre ère, l'une nourrissait l'autre, tandis que l'autre fournissait le bassin de main d'œuvre nécessaire à la première. Plus près de nous, la loi dite "Grenelle 1" du 3 août 2009 s'efforce de lutter contre le "grignotage" des espaces agricoles et naturels que le mode de développement industriel et la diffusion de l'habitat individuel ont engendré aux portes des villes. Il faut considérer en effet que les espaces agricoles ne sont pas des "réserves", mais "des espaces ressources", selon Jean Marly. L'agriculture apparaît aussi comme un élément majeur de cohésion sociale et d'équilibre environnemental. Il doit en résulter une démarche de protection et de développement portée par les acteurs locaux (élus et professionnels) en six étapes – au demeurant fort classiques : mobilisation, concertation, partage du diagnostic, élaboration puis mise en œuvre du projet, évaluation des résultats... L'exemple de l'agglomération de Nantes, qui a fixé un objectif de réduction de sa consommation annuelle d'espace (- 10 %) et donc limité de fait son expansion urbaine, donne une idée de la révolution en cours.



Bernard Poirier, vice-président de Rennes Métropole, sous le regard attentif d'Isabel Girault.



Il est difficile d'envisager l'évolution des rapports entre ville et campagne sans parvenir à mobiliser les acteurs locaux de l'économie agricole.

### Vers un nouveau "contrat agricole" ?

Dans l'agglomération nîmoise, la culture de l'extension, y compris "sauvage" de l'urbanisation, à travers la diffusion des mas et autres bâtiments dans la garrigue, est également battue en brèche par cette démarche de développement durable. Il s'agit d'intégrer le projet agricole dans le projet urbain et réciproquement. "D'ici à 2050, la production agricole mondiale devra s'accroître de 70 %, en raison d'une croissance démographique et urbaine continue", explique Xavier Picot, chargé de mission qui représentait le président de la Chambre d'agriculture du Gard et de la Safer Languedoc-Roussillon /4. Or, dans le Gard, 7,5 % des surfaces agricoles ont disparu en quinze ans, tandis que la population augmentait de 10 000 habitants tous les ans !" Et les risques économiques et naturels (dus surtout aux inondations) sont, depuis de nombreuses années, à l'ordre du jour.

Nîmes Métropole a voulu mobiliser les acteurs locaux et leur a proposé de construire des perspectives partagées dans le cadre de quatre séminaires thématiques, dont il est ressorti que la maîtrise du foncier est bien le nerf de la guerre. D'où l'idée d'un

"nouveau contrat" pour le foncier agricole, à travers les associations foncières ou les baux sur terres agricoles, de façon à ne pas laisser la charge foncière aux seuls agriculteurs acceptant de prendre le risque de développer leur activité en zone urbanisée. Le projet d'"éco-agro-quartier" de Vallongue, projeté à la périphérie nord de Nîmes, pourrait, dans moins d'une décennie, être le terrain d'expérience en vraie grandeur de ce nouveau contrat entre ville et campagne...



Xavier Picot

### Les agriculteurs genevois, force de proposition

Dans l'agglomération genevoise, un tel "deal" se pratique depuis longtemps, mais il s'est joué en partie au détriment de l'agriculture périurbaine. Celle-ci dispose encore de 43 % des sols de l'agglomération franco-valdo-genevoise, vase d'expansion de l'attractivité urbaine de la cité de Calvin /5. Mais à l'horizon 2030, on prévoit une consommation supplémentaire de près de 2 500 hectares de terres agricoles. Une étude spécifique a été menée et une charte signée dans le cadre du projet d'agglomération adopté en 2009, de façon à impliquer les agriculteurs et à créer

4/  
Safer : sociétés spécialisées dans la vente de biens fonciers ruraux, présentes dans toute la France.

5/  
Cette agglomération transfrontalière franco-suisse regroupe 860 000 habitants. Le projet d'agglomération est présenté en détail sur le site [www.projet-agglo.org](http://www.projet-agglo.org)

une "force de proposition" – et non plus seulement, comme c'est souvent le cas, une "force d'opposition", selon les termes de Sébastien Beuchat, l'un des deux chefs de projet de l'agglomération. En effet, selon un sondage, 78 % des Genevois souhaitent consommer davantage de "produits du terroir", ce qui contribuerait à limiter l'effet de serre dû aux transports de marchandises. Le développement de formes de vente "à la ferme" ou par le biais de centrales d'achats agricoles en témoigne. Mais ces démarches restent coûteuses. Il faut par conséquent intégrer cette logique aux projets urbains eux-mêmes, dans la mesure où le développement urbain concerne aujourd'hui toute la frange agricole de l'agglomération.



## City/country: a silent (r)evolution?



**The impact of changes in climate and lifestyles means city/country relationships are undergoing a real (r)evolution. Farmland, whether on the periphery or not, can no longer be considered mere "reserves" for urban development; on the contrary, it needs to be the focus of "new agricultural contracts". Here's a workshop most definitely to be weighed up from the sustainability point of view.** /1 Roundup by Pierre Gras

Europe is a land of contrasts in terms of urban agriculture, as was pointed out by Isabel Girault, director of the Nîmes/Alès Planning and Development Agency: controlled planning in Switzerland and an under-optimised SCoT (Territorial Consistency Scheme) in France are but two examples. But the real crux of the agricultural issue is the debate about the dense, sprawling or "half and half" city: this was the message of the introduction by Bernard Poirier, co-president of the Terres en Villes association /2, vice-president of Rennes Metropolis and the conurbation's SCoT, and executive president of the Rennes Planning Agency. "What kind of space do we want," he asked, "to ensure output that really matches the needs of the cities?" Farming is certainly not a virtual activity and land doesn't come free.

At once dense and sprawling, the "archipelago" of the Rennes conurbation – 480,000 residents, 64 municipalities – can be seen as an exemplary "virtuous city" in this respect. The SCoT adopted in 2006 opted for retaining urban context farming,

setting aside 17 "urban fields" for agriculture and the preservation of nature zones. In practical terms their protection falls to networks of municipalities. This approach is not in contradiction with the determination to densify the city, especially in housing terms: the conurbation has 25 housing units per periurban hectare as against 45 in the centre, and this was negotiated with the local farming sector.

### The SCoT: instrument or mere model?

For Jean Marly, coordinator of the "model SCoTs" chosen by CERTU, /3 city and agriculture share a history of interdependence going back ten thousand years. Closer to our own time, the "Grenelle 1" legislation of August 2009 was an attempt to counter the whittling away of farmland and nature zones by industrial development and individual house-construction on the outskirts of our cities. For Marly agricultural land must no longer be considered as "urban reserves", but rather as "resource spaces". Seen in this light, agriculture itself is a major factor for social cohesion and environmental balance, the outcome of which should be a protection and development agenda backed by local actors – politicians and planning professionals – and involving six highly classical phases: mobilisation, dialogue, sharing of a diagnosis, project design, project implementation, and assessment of the results. The Nantes conurbation is a good example of a revolution already under way: it has set itself an annual reduction of 10% in land consumption and thus put a brake on urban expansion.

Au final, la politique agricole en milieu urbain apparaît comme l'un des éléments de la "cohérence globale" à trouver entre urbanisation raisonnée, développement des capacités de production et protection de l'environnement, ce qui est de la responsabilité des collectivités locales. "Le monde agricole a eu l'habitude de traiter de ces questions directement avec les États et avec l'Europe, pas avec les maires ou les élus d'agglomération", a souligné à juste titre Bernard Poirier. Il faut désormais mener à bien un double mouvement : celui des agriculteurs vers le monde urbain et celui des collectivités vers les agriculteurs. | P.G.

### Towards a new “agricultural contract”?

In the Nîmes conurbation the accepted extension of urbanisation – some of it uncontrolled – by the construction of country homes and other buildings in the surrounding garrigue is also being kept in check by this sustainable development approach. The method involves integrating the farming project into the urban one and vice versa: “Ongoing demographic and urban expansion,” said Xavier Picot, representing the Gard département Chamber of Agriculture and the “Safer”<sup>4</sup> organisation in Languedoc-Roussillon, “means that by 2050 world farming output has to rise by 70%. In the Gard département 7.5% of agricultural land has disappeared in fifteen years, while the population is rising by 10,000 people per annum.” And for many years now the economic and natural disaster risks (mainly flooding) have been high on the agenda.

Out to mobilise local actors, Nîmes Metropolis organised four theme seminars aimed at shaping shared points of view. It emerged here that land-use control is the crucial factor; hence the idea of a “new

contract” for farmland, via specific associations and leasing systems, which would protect farmers willing to continue their activity in urbanised areas from having to bear all the associated land costs. As an example, in less than a decade the “eco-farming neighbourhood” of Vallongue, planned for the northern periphery of Nîmes, could become a large-scale proving ground for this new contract between city and country.

### Geneva’s farmers: a “proposition force”

A “deal” of this kind is a long-established reality in the Geneva conurbation, but partly to the detriment of periurban farming. Agricultural activity still accounts for 43% of land use in the France-Vaud-Geneva conurbation, i.e. in an area being seen as offering attractive potential for Geneva’s expansion. <sup>5</sup> By 2030 additional consumption of some 2500 hectares of farmland is predicted. A special study was carried out and a charter signed as part of the conurbation project adopted in 2009: it involves farmers in the creation of a “proposition force” – and no longer only as an “opposition force”, in the words of Sébastien Beuchat, one of the conurbation project’s

two chiefs. According to a survey, 78% of Geneva citizens would like to consume more “produits du terroir” (“authentic local produce”), and this would help limit the greenhouse gases generated by transportation of merchandise. The increase in sales “direct from the farm” and via farm buying centres illustrate this trend, but the approach remains a costly one; the solution is to integrate this rationale into the urban projects themselves, as a reflection of the extent to which today’s urban development affects the conurbation’s entire agricultural fringe.

In the final analysis, agricultural policy in the urban context would seem to be one of the factors needed for “overall consistency” between considered urbanisation, enhancement of production capacity and environmental protection. This is a local government responsibility, but as Bernard Poirier so rightly put it, “The farming world has had the habit of handling these questions directly with the states and the EU, not with local mayors and conurbation political representatives.” What’s needed now is a dual movement: by farmers towards the urban world and by local government towards the farmers. | P.G.

1/ “European cities and the emergence of a periurban farming economy”, Workshop no. 2, prepared by the Nîmes/Alès Region Agency (AUDRNA), in partnership with Terres en Villes.

2/ [www.terresenvilles.org](http://www.terresenvilles.org)

3/ See *Prendre en compte l’agriculture et ses espaces dans les SCoT*, book and CD-Rom published in 2009 by the Centre for Studies on Networks, Transport, Urbanism and Public Construction (CERTU). The model SCoTs are Flanders-Dunkirk, Pays de Lorient, SCoT Narbonnaise, Montpellier Agglomération, Pays de Rennes, Métropole Savoie, Pays de Thelle and Nantes-Saint Nazaire.

4/ Safer is a France-wide grouping of companies specialising in the sale of rural land with a view to sustainability.

5/ This Franco-Swiss conurbation is home to 860,000 people. The conurbation project is presented in detail on [www.projet-agglo.org](http://www.projet-agglo.org).



## ÉCHELLES DE TERRITOIRE ET STRATÉGIES URBAINES

IL Y A DE LA  
MÉTROPOLE DANS  
L'AIRE (URBAINE)

*“Le talent sans génie est peu de choses. Le génie sans talent n’est rien”, disait Paul Valéry. Chargées d’histoire(s) à défaut d’être toutes historiques, les villes européennes sont piquées au vif par la mondialisation des échanges, l’internationalisation des ambitions et les conséquences de la métropolisation. De la “petite moyenne ville” à la “moyennement grande”, du grand territoire à la métropole, le “génie des lieux” est donc en cure de jouvence intellectuelle. Une chance pour les agences d’urbanisme, dont le rôle d’intermédiation n’est pas le moindre... /1. Synthèse d’ateliers par Olivier Réal.*

1/  
Ce texte a été rédigé sur la base des débats des ateliers :  
n°1 “Les grandes villes moyennes européennes : quelles gouvernances pour exister dans la métropolisation ?”, préparé par l’Agence de Grenoble et le réseau des agences d’urbanisme de Rhône-Alpes, en collaboration avec l’INU (Italie) ;  
n°6, “La place des villes de 20 000 à 100 000 habitants dans les nouvelles logiques de développement territorial”, préparé par les agences de Châlons-en-Champagne, Béthune et Saint-Omer, en collaboration avec l’INU (Italie) ;  
et n°12, “La gouvernance des grands territoires en Europe”, préparé par l’Agence d’urbanisme de Lille Métropole, en collaboration avec le MUT et l’INU, en partenariat avec le programme européen Urbact.

Quelle est la place sur le territoire européen des villes de 20 000 à 100 000 habitants, autrement dénommées “petites et moyennes villes” ? L’atelier animé par Sophie Puron, directrice de l’Agence d’urbanisme de la communauté d’agglomération de Châlons-en-Champagne, a tenté de répondre à la question, tout en démontrant qu’il est tout à fait possible de s’épanouir dans un rôle “d’intercesseur” de territoires. Car ces villes ne sont plus seulement “intermédiaires”, elles peuvent jouer un rôle moteur dans leur sphère de rayonnement.



Le patrimoine de Châlons-en-Champagne est l’un des atouts de cette “ville moyenne”.

Pour Priscilla De Roo, chargée de mission à la Datar sur le programme “20 villes moyennes témoins” conduit entre 2008 et 2009, il faut repenser ces villes en dehors de liens hiérarchiques qui sont souvent la règle en France. Alors que l’on observe des inversions migratoires au profit d’espaces ruraux intermédiaires et périphériques, on continue d’agir sur des logiques économiques de métropolisation, constate-t-elle. Or, à l’ère de la compétitivité et de la course à l’attractivité, et au regard de la recherche d’un certain confort territorial de la part des entreprises et de leurs salariés, il s’agit de structurer de nouveaux lieux de réconciliation entre des logiques économiques polarisées et les évolutions migratoires. Les “petites et moyennes villes” doivent ainsi diriger leur mutation spatiale vers ce que l’intervenante a qualifié “d’intermédiation active” entre espace rural et métropolisation...

### Saint-Omer trouve de la centralité

Saint-Omer, ville moyenne au sein d’une agglomération importante, et Châlons-en-Champagne, ville moyenne motrice de son agglomération et de son arrière-pays, faisaient partie du programme Datar. Ces deux villes ont ainsi mis en mouvement, dans la connexion avec la réalité justement, ces évolutions souhaitables. Situé au centre d’un vaste cercle comprenant Boulogne, Calais, Dunkerque, la métropole lilloise et Arras, tout en étant connecté avec Bruxelles, l’Audomarois représente le Pays de Saint-Omer à travers 82 communes, 115 000 habitants et 5 intercommunalités. Commune de 15 500 habitants, Saint-Omer rayonne plus directement, avec Arques et Longuenesse, au sein d’une agglomération de 64 000 âmes. L’expérimentation “ville témoin” a été le point

de départ d'un travail de réflexion et de réorganisation menée intra-muros, mais aussi avec les marais, les faubourgs et les zones environnantes, a expliqué Bruno Magnier, maire de Saint-Omer, de concert avec Joël Duquennoy, maire d'Arques et président de l'agglomération audomaroise. Les projets ont fleuri, autour de la gare en futur pôle d'échanges multimodal et d'activités tertiaires à haute valeur ajoutée, d'un éco-quartier, d'un site inscrit permettant de la requalification d'espaces publics (incluant un théâtre de verdure au pied des remparts Vauban), d'un îlot de 17 000 m<sup>2</sup> comprenant du logement, des bureaux et des surfaces commerciales. La requalification et la mise en valeur du centre-ville fait l'objet d'un projet mixte sur 89 000 m<sup>2</sup>, entre logements et activités.

### De Châlons-en-Champagne, "l'intermodale"...

Châlons-en-Champagne, 46 000 habitants, ville centre d'un territoire situé au cœur de la Champagne-Ardenne et à proximité du bassin parisien et des grands pôles d'Europe du Nord et de l'Ouest – mais où la surface agricole utile représente 80 % de la superficie du territoire – rayonne en ville capitale de région. À travers l'opération impulsée par la Datar, la réflexion s'est portée sur les questions démographiques, d'attractivité et d'identité d'un territoire où les mouvements migratoires déficitaires aggravent la dégradation du solde naturel, tandis que l'étalement urbain grandissant se fait au profit de l'arrière-pays. La dynamique s'est déployée autour d'une ambition affichée de "carrefour intermodal international" visant de nouvelles activités à valeur ajoutée. Dans le même temps, est apparue la nécessité de renforcer la gouvernance et la cohérence globale des projets de développement, à l'échelle de l'agglomération, du Pays et du territoire métropolitain.



Bruges est à la fois tournée vers la Flandre et vers la mer, à travers le port de Zeebrugge (ci-contre).

### ...à Bruges "la sereine"

Les notions de gouvernance et de cohérence ont été initiées depuis longtemps chez le voisin belge, à la faveur de la réorganisation territoriale communale déployée depuis... 1975, et appliquée en phase test dès 1971 sur la ville de Bruges, capitale de la province de Flandre Occidentale. Un exemple réussi présenté par Pascal Van Acker, Brugeois d'origine et directeur de l'Agence d'urbanisme de Béthune, et Werner Desimpelaere, architecte et urbaniste flamand. À l'époque, l'Etat belge décida de fusionner des communes pour renforcer l'action territoriale. En Flandre Occidentale, la mesure a ramené le nombre des communes à 64 (contre 300 auparavant). Aujourd'hui, le nombre moyen d'habitants est d'un peu plus de 17 000 par ville, mais quatre villes seulement dépassent les 40 000, dont Bruges (117 000 contre 51 000 auparavant). Dans une configuration politique où l'intercommunalité est faible, les villes concernées disposent d'une réelle autonomie. Bruges en tête, dont la fusion administrative incluant le port de Zeebrugge, a permis d'engager la rénovation. L'urbanisme a été mieux maîtrisé car plus cohérent sur un territoire plus large (plus de 13 000 hectares), a expliqué Werner Desimpelaere, avec des plans communaux comme celui de Bruges qui a fait référence en Flandre, complétés depuis par des plans structure régionaux puis provinciaux. En Wallonie, territoire plus industriel, le succès de la réforme des années 70 a été plus mitigé, tandis que dans la région-capitale de Bruxelles "la fusion n'a pas réussi à se mettre en œuvre".

### Changement d'échelle

À l'échelon supérieur, les "grandes villes moyennes" (ou "petites grandes villes" !) sont à la croisée des chemins, selon l'expression de Jérôme Grange, directeur de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, animateur de l'atelier qui leur était





## A metropolitan spirit in the air

dédié. Alors que le “fait métropolitain” intervient comme une évidence, “faire métropole” devient une nécessité. Dans ce contexte, les villes-phares des agglomérations de 300 000 à 800 000 habitants s’interrogent sur leur avenir. Leur taille économique ne leur permet pas de s’assurer des “effets de masse”, d’autant qu’elles sont “spontanément confrontées à la compétition des villes de même nature au sein d’un réseau urbain européen particulièrement dense, mais également des véritables métropoles qui sont dotées d’atouts bien spécifiques (économies diversifiées, attractivité des emplois métropolitains supérieurs, accessibilité...)”.

S’appuyant sur leur souplesse, leur réactivité, leur qualité de vie, notamment, elles doivent renforcer leur offre et leur identité par le partenariat et inventer leur nouvelle échelle pour s’arrimer à la métropole la plus proche. Pour cela, “il leur faut développer une stratégie territoriale qui corresponde à leur situation (orbite métropolitaine, réseau dense de villes moyennes, vaste hinterland rural)”. Un changement d’échelle qui est aussi celui du changement de regard. Les infrastructures de déplacement, avec, en corollaire, l’accroissement de la vitesse de déplacement complètent le tableau. J. Grange y voit l’un des moyens de principe de “faire métropole”, tout en laissant néanmoins “en creux” la réalité de la question métropolitaine.

### Échelles de valeur ?

Entre grandes villes moyennes et métropoles, entre l’urbain et le rural, nous raisonnons généralement sur des logiques binaires, “à tort”, a expliqué en substance Stéphane Cordobes, responsable Prospective et études à la Datar. Sur l’unique critère de la population, les “métropoles” (au sens de la commission Balladur) correspondent à des grandes villes de plus de 450 000 habitants. Soit une quinzaine en France,

**“Talent without genius isn’t much,” said French poet Paul Valéry, “but genius without talent is nothing at all.” Shot through with history even if they’re not all historic, Europe’s cities have been cut to the quick by globalisation of trade, internationalisation of aspirations and the consequences of metropolisation. From the “small/mid-size” to the “medium/large” town, and from the large territory to the metropolis, “spirit of place” is undergoing an intellectual rejuvenation cure. A great opportunity for the planning agencies, whose role as go-betweens is far from a minor one.** /1  
*Workshop roundup by Olivier Réal.*

What role on Europe’s territory for cities of 20,000 to 100,000, now termed “small/mid-size”? The workshop chaired by Sophie Puron of the Châlons-en-Champagne Agency set out to provide an answer while also demonstrating that it is indeed possible to find fulfilment as a territorial go-between. Yet these cities are no longer mere “intermediaries”: they can be driving forces within their own catchment area.

For Priscilla De Roo, DATAR /2 coordinator for the “20 Model Medium Cities” programme of 2008–09, these cities have to be considered independently of the pecking order that’s so often the rule in France. At a time when the migration tide is turning in favour of intermediate rural and peripheral areas, she noted, action continues to focus on the economic logic of metropolisation. Given today’s competitiveness and the mad rush to be attractive, plus the quest for a certain level of

territorial comfort by businesses and their staff, new loci of reconciliation have to be set up between polarised economic mindsets and changes in migratory patterns. This means that “small and medium” cities must orientate their spatial evolution towards what Sophie Puron described as “active intermediation” between rural space and metropolisation.

### Centrality comes to Saint-Omer

Saint-Omer, a medium city in a large agglomeration, and Châlons-en-Champagne, another medium city and a driving force for its agglomeration and its hinterland, have both made this desirable move in highly realistic terms. At the centre of a huge circle including Boulogne, Calais, Dunkirk, Lille Metropolis and Arras (and with links to Brussels), the St Omer district comprises 82 municipalities, 115,000 inhabitants and 5 intermunicipal groupings. St Omer itself, a municipality of 15,000 souls, is more directly connected with Arques and Longuenesse as part of an agglomeration of 64,000. The “Model City” experiment, explained Saint-Omer mayor Bruno Magnier, in tandem with Joël Duquennoy, mayor of Arques and agglomeration president, was the starting point for a process of analysis and reorganisation not only for St Omer, but also for communities in the nearby marshlands and suburbs. Projects blossomed, focusing on the station and future multimodal transport hub, high value-added service activities, an eco-neighbourhood, a site allowing for reclassification of public spaces (including an outdoor theatre at the foot of the Vauban-designed ramparts) and a 17,000 square metre block providing housing, offices and retail facilities. Reclassification and enhancement of the city

centre involve an 89,000 square metre semi-public housing and business project.

### From “intermodality” in Châlons-en-Champagne...

Châlons-en-Champagne: regional capital, 46,000 inhabitants, focal point of a territory in the heart of Champagne-Ardenne, close to the Paris basin and the major hubs of northern and western Europe – and 80% farmland. In the context of the DATAR-driven operation, the focus was on the demographics, attractiveness and identity of an area whose negative migration flow is exacerbating the deterioration of its natural assets, while ongoing urban sprawl is benefiting the hinterland. The local dynamic is tied to a declared ambition to become an “international intermodal junction” for new valued added business activities. What emerged at the same time was the need to enhance the governance and overall coherence of the development projects at the level of the agglomeration, the district and the metropolitan territory.

### ...to “serenity” in Bruges

Governance and coherence had long since been taken in hand in just across the border in Belgium, thanks to municipal/territorial reorganisation that got under way as far back as 1975, after a test phase begun in 1971 in

Bruges, capital of the Province of West Flanders. A fine example of making things work, presented by Bruges-born Pascal Van Acker, director of the Bèthune Agency, and Flemish architect/urbanist Werner Desimpelaere. At the time the Belgian government had opted for merging municipalities in the interests of more effective territorial action. In West Flanders this meant a reduction in the number from 300 to 64. Today the average population per city is just over 17,000, but only four have more than 40,000 residents; one of them being Bruges, now with 115,000 people, as against 51,000 when reorganisation began. Given a political configuration in which intermunicipal groupings are rare, the cities involved enjoy real autonomy – and most of all Bruges, where the administrative merger added in the port of Zeebrugge and let regeneration get under way. Planning, explained Werner Desimpelaere, was more efficacious because a larger territory – 13,000 hectares – enabled greater consistency; included were municipal plans such as that of Bruges, which became a benchmark for Flanders, and these were later backed up by regional and then provincial structure plans. In the more industrial south of the country the reforms of the 1970s were less successful, while in the Brussels Capital-Region the mergers simply failed to happen.

de Paris à l'aire toulonnaise, représentant 51 % de la population nationale (30 % sans Paris). Dans la fourchette de 150 à 450 000 habitants, les grandes villes moyennes sont 66 (29 % de la population nationale). Quelles relations entre ces villes et avec les métropoles ? Selon la Datar, ce système fonctionne plutôt bien, avec quelques constellations et autres conurbations existantes, et aussi des liens nouveaux créés par les pôles de compétitivité entre métropoles et grandes villes moyennes. Mais il s'agit de relations fonctionnelles différentes de celles des pouvoirs territoriaux, davantage politiques. C'est l'affrontement de deux logiques, pour Stéphane Cordobès : topographique, avec un périmètre de gouvernance et des gouvernements locaux, d'un côté, topologique, c'est-à-dire dépassant les périmètres, de l'autre. Dans le cadre du projet de coopération métropolitaine, “il faut inventer autre chose et aller plus loin”, sachant que la large “connexion” est un principe fondamental (et son absence handicapante). Comment organiser cette coopération ? Les grandes villes moyennes ont des formes d'excellence qui les caractérisent, et qu'il convient de placer dans une logique de complémentarité nécessitant des formes de régulation, qui se heurtent à des conflits entre territoires et “interterritorialité” – un concept cher à Martin Vanier, professeur à l'Université de Grenoble.

### Grandeur et connaissances

“Il est très parlant de regarder les liens et les connexions entre leviers stratégiques”, a commenté Claudine Guidat, première adjointe au maire de Nancy, conseillère communautaire déléguée à la participation et au projet d'agglomération. À l'échelle de “son” territoire, il y a un sens historique au Sillon lorrain, constitué de Thionville à Epinal, un lien Nord-Sud. Ce lien a été réactivé entre Nancy et Metz, deux villes qui disposent ensemble de quatre universités, ce qui revêt une grande importance “à l'heure de l'économie de la connaissance”. La culture aussi est une excellence mise en partage, multiple, articulée entre les deux, aux complémentarités lisibles. La santé est également un “axe fort” des liens tissés, avec des plateaux techniques de haut niveau. Globalement, le défi à relever entre ces espaces urbains est d'être plus forts ensemble et de jouer un “rôle de rediffusion” sur les territoires, a expliqué Claudine Guidat, qui s'est placée dans une perspective de métropolisation multipolaire. Une perspective selon laquelle, d'après Stéphane Cordobès, “la performance de la métropole se trouve aussi dans l'excellence des territoires qui la composent. Cela dépasse les logiques de captation, le petit territoire de la métropole est aussi important que la ville





En Lorraine, la mutation du bassin sidérurgique a pris une génération.

centre". Penser la métropole, c'est par conséquent penser le cœur de ville, l'agglomération, l'hinterland.

### Exister dans la métropolisation

Si cette nouvelle organisation des politiques publiques est "un grand bazar en France", dicit Jérôme Grange, quid de l'Europe ? Spécialiste des territoires européens, notamment des systèmes institutionnels et de l'organisation de l'armature urbaine, Brigitte Fouilland, responsable pédagogique du Master Stratégies territoriales et urbaines de l'IEP Paris, a apporté son éclairage. Les grandes villes moyennes sont nombreuses, alors que les mégapoles multimillionnaires sont peu répandues sur le vieux continent. Sur 225 agglomérations de plus de 200 000 habitants, 40 seulement atteignent en effet un million ou plus. Point commun : ces villes s'interrogent toutes sur elles-mêmes, sur le risque d'être dans l'ombre "des plus d'un million", tout en voulant s'y référer et s'y adosser. Au regard de cette situation, les grandes villes moyennes françaises peuvent exister dans la métropolisation, phénomène relativement récent. En Europe, on a plutôt mis l'accent sur la décentralisation et non sur le développement des métropoles, difficilement reconnues en tant que telles. Les États n'ont pas ou peu agi en faveur des métropoles non capitales, hormis la Grande-Bretagne qui a montré l'exemple avec Birmingham et Manchester. Dans les faits, elles existent, mais si l'on crée officiellement des métropoles, leur faut-il des régions fortes ? Les grandes villes



moyennes européennes essaient bien de se constituer en réseau, mais pas de façon aussi débridée qu'en France, semble-t-il.

### " PPPP "... à profusion

La question de la gouvernance laisse Brigitte Fouilland pour le moins sceptique : " Ce que les gens entendent en la matière, c'est associer des acteurs publics et privés pour des coalitions, mais comment promouvoir cela et qui le fait ? En Allemagne, il y a des projets dans les Länder, mais depuis 2006 l'État fédéral a tendance à reprendre la main, occasionnant moins de gouvernance." Il n'y a guère que la Grande-Bretagne, sur le modèle américain, qui met en œuvre des collaborations étroites entre le public et le privé. Plus généralement, en Europe, elle est soit impulsée par l'État, soit planifiée dans des stratégies urbaines qui associent les différents types d'acteurs (Barcelone, Turin, Stuttgart...). Mais celui qui dirige



est toujours un élu. Selon elle, gouvernance signifie "être plus efficace dans la résolution des problèmes, pallier ce que les gouvernements ne savent pas faire, avec un mode d'articulation, de régulation nécessitant un processus. C'est sur les process qu'il nous manque de la méthodologie, surtout s'ils sont conflictuels. Le défi étant : comment travailler sur cette manière de faire alors que l'on manque d'outils ?" Claudine Guidat a souligné pour sa part l'aspiration des populations à être partie prenante des changements et des projets, ouvrant la voie à des logiques de "PPPP" (Partenariat Public Privé Population) en coproduction.

### Niveaux de réflexion...

Plus l'échelle est grande, plus l'organisation de la gouvernance importe et l'ingénierie déployée dans les agences d'urbanisme est précieuse. En préambule de l'atelier consacré à la gouvernance des grands territoires en Europe, Philippe Nouveau, administrateur et ancien président de l'Agur, à Dunkerque, a rappelé le rôle essentiel des agences. Elles favorisent la décentralisation et la mise en œuvre de l'intercommunalité dans un univers où ce n'est pas encore naturel ni culturel. Elles sont des lieux de partenariat entre Etat, collectivités territoriales, milieux économiques, universités et société civile. Dès 1972, Dunkerque a montré l'exemple et pris l'habitude de faire travailler tout le monde ensemble, "ce qui est d'autant plus important en période de crise", a-t-il souligné. Les agences peuvent aussi franchir les frontières et agir sur plusieurs échelles. "Nous avons notre périmètre de cohérence territoriale, mais nous travaillons également avec nos voisins, en l'occurrence avec la proche Belgique. À la suite d'études financées par des fonds européens, nous avons créé une plate-forme transfrontalière en 2005, puis un groupement européen de coopération territoriale en 2009 ". Une démarche intéressante, plaçant le curseur au niveau du bassin d'emploi, au-delà des limites administratives.

### ... et de financement

C'est justement le bassin d'emploi qui devrait être l'aire de gestion des problématiques métropolitaines, a soutenu Christian Vandermorten, géographe, urbaniste et professeur à l'Université Libre de Bruxelles. Selon son analyse sur l'Europe à 27 (renforcée de la Suisse et de la Norvège), nous sommes de plus en plus confrontés à des territoires urbains à géométrie variable. Il est difficile de les comparer, même si l'on peut définir leurs réalités fonctionnelles autour du centre d'emploi, de l'agglomération morphologique, de la banlieue plus ou moins discontinue et, plus

### A change of scale

Moving up a notch in terms of size, the "medium/large cities" (aka "small big cities") are at the crossroads, according to Jérôme Grange, director of the Grenoble Agency and chairman of the workshop devoted to this category. Given that the "metropolitan factor" cannot be ignored, "going metropolitan" has become a necessity. In this context the flagship cities of 300,000–800,000 are speculating about their future. Their economic size does not allow for "mass effects", especially since, as Grange put it, they are "spontaneously confronted with competition not only from cities of the same type within a particularly dense European urban network, but also from true metropolises with specific assets such as diversified economies, attractiveness of executive posts, ease of accessibility, etc."

Drawing on their flexibility, responsiveness and, notably, quality of life, these cities must enhance their scope and identity via partnerships and invent a new scale allowing them to dock with the nearest metropolis. To do this "they will have to come up with a territorial strategy appropriate to their situation in a metropolitan orbit and as part of a dense network of medium-sized cities with an enormous hinterland." This change of scale implies a changed way of seeing things in a picture filled out with the issues of travel infrastructures and their consequence, increased travel speed. For Jérôme Grange these latter are one of the basic means of "going metropolitan", although this leaves the actual metropolitan question to be defined.

### Scales of value?

When it comes to medium/large cities and metropolises, and to the urban and the rural, we mostly – and wrongly – think in binary terms, explained Stéphane Cordobès, in charge of Forward Planning and Studies at DATAR. Taking population as the sole criterion, "metropolises" (in the Balladur Commission sense) are cities of more than 450,000. There are fifteen such cities in France, from Paris to the Toulouse metropolitan area and they represent 51% of the national population (30% without Paris). In the range between 150,000 and 450,000 residents, there are 66 medium/large cities, accounting for 29% of the national popula-

tion. What are their relationships with the metropolises? According to DATAR the system functions pretty well, with its handful of constellations and conurbations and the new links established between the two categories by business and research clusters. But these functional relationships are different from the more political ones between territorial authorities. As Stéphane Cordobès sees it, there's a stand-off between two ways of thinking: topographical, involving a governance area and local government bodies on the one hand, and topological – i.e. transcending geographical boundaries – on the other. Within the framework of a metropolitan cooperation project, medium/large cities "must come up with something new and take things further", while not ignoring the fact that the broader "connection" is vital and its absence a handicap. How to organise this kind of cooperation? Medium/large cities have their own characteristic forms of excellence, which have to be thought about in terms of complementarity; this calls for forms of regulation that come up against conflicts between territories and the concept of "interterritoriality" dear to Martin Vanier, a professor at the University of Grenoble.

### Size and skills

"It's very instructive to look at the connections between strategic levers," commented Claudine Guidat, first deputy mayor of Nancy and urban area executive councillor for participation and the conurbation project. At the level of "her" territory there's a historic meaning to the "Sillon Lorrain", the north-south link stretching from Thionville to Epinal. This link has been reactivated between Nancy and Metz, two cities with four universities between them – no small consideration "in the context of the knowledge-driven economy". Culture is a form of excellence shared by the two multiform and visibly complementary cities. Health is another "major aspect" of existing links, with high-quality technical facilities. Overall, said Claudine Guidat – an advocate of multipolar metropolisation – the challenge for these two urban spaces is reciprocal reinforcement and the achieving of a "disseminating role" in their territories. Within this frame of reference, put in Stéphane Cordobès, "the metropolis's performance also hinges on the excellence of its constituent territories.

This transcends notions of dominance: the metropolis's territory is as important as its centre." Which means that thinking the metropolis through means taking account of the heart of the city, the conurbation and the hinterland.

### Living with metropolisation

If this new organisation of public policies is "an almighty jumble" in France, said Jérôme Grange, what about Europe as whole? A European territories specialist – notably in respect of institutional systems and urban frameworks – Brigitte Fouilland, of the Institute of Political Studies (IEP) in Paris, threw some light on the issue: Europe has lots of medium/large cities, but very few multi-million-people megalopolises. Of its 225 cities of more than 200,000, only forty reach a million or more. A point they have in common, however, is that they are all wondering about the dangers of living in the shadow of the "million-plus" metropolises, while still wanting to be connected to them and to be able to lean on them. Given the current state of affairs, France's medium/large cities can live with metropolisation, which is a relatively recent phenomenon: the emphasis in Europe has been more on decentralisation than on the development of metropolises, which are given little official recognition as such. Individual countries have thus taken little or no action in favour of non-capital metropolises, except for the United Kingdom, which showed the way with Birmingham and Manchester. In practical terms metropolises do exist, but if they become a reality in official terms, do they require strong regions? Europe's medium/large cities are working hard at networking, but not as enthusiastically as those in France, it would seem.

### "PPPP"...proliferating

The least that can be said is that the governance issue leaves Brigitte Fouilland sceptical: "The way people understand governance is as an association of public and private actors in coalitions, but how do you promote that, and who's actually doing it? In Germany there are projects in the Länder, but since 2006 there's been a tendency for the Federal state to take things in hand again, which means less governance." There is hardly anyone apart from the

UK, using the American model, who practises close cooperation between the public and private sectors. In Europe, as a rule, cooperation is either state-driven or included in urban strategies associating different kinds of actors, as in Barcelona, Turin, Stuttgart and elsewhere. But the person in charge is always a politician. For Brigitte Fouilland governance means "being more effective in problem-solving and compensating for what governments are not good at, via a structural, regulatory mode that necessarily involves a process. And we lack methodology for these processes, especially when they become conflictual. So the challenge is, how to work on this way of doing things when we don't have the tools?" Claudine Guidat emphasised people's urge to take an active part in projects and change and so clear the way for "PPPP" (Public Private Population Partnership) in a context of coproduction.

### Levels of approach...

The larger the scale, the more important the organisation of governance and the more valuable the engineering implemented by the planning agencies. In his preamble to the workshop devoted to governance of large territories in Europe, Philippe Nouveau, administrator and former president of the Flanders-Dunkirk Agency (AGUR) made mention of the agencies' vital role in fostering decentralisation and inter-municipal ventures in a world neither naturally nor culturally receptive. The agencies are loci for partnership between the state, local government, economic circles, universities and civil society. As early as 1972 Dunkirk was providing the example, and has the habit of getting everyone working together – "all the more important in times of crisis," he stressed. The Agencies can also cross boundaries and act on different scales: "We have our own area of territorial consistency, but we also work with our neighbours – in this case Belgium, which is next door. After carrying out EU-financed studies we set up a cross-border platform in 2005, then a European territorial cooperation grouping in 2009. An interesting approach, which sets the cursor at employment pool level, beyond administrative boundaries.

large encore, du bassin d'emploi. "C'est là que se traitent les questions de financement et de péréquation entre les parties centrales aux coûts élevés. Quand elles regroupent les populations pauvres, ce sont les ressources de la zone centrale qui sont affaiblies".

À Bruxelles, l'aire administrative centrale d'un million d'habitants (2,5 millions pour son aire urbaine) affiche un revenu par habitant de l'ordre de 80 % de la moyenne belge, contre 120 % pour la périphérie. Dans d'autres pays, comme l'Allemagne, le système de péréquation peut-être plus simple : on attribue une population fictive équivalant aux services rendus à la périphérie, "mais cela fait un peu bricolage". C'est en fait la question de la gestion des réseaux qui devrait être dans les bassins plus que dans les morphologies. Déjà complexe, la donne se complique dans les systèmes métropolitains à configuration polycentrique, occasionnant des concurrences entre le centre et la périphérie, mais aussi entre les différents centres. Et la situation s'aggrave un peu plus en configuration transfrontalière incluant des règles nationales différentes. En outre, il convient de définir les bonnes structures de gestion métropolitaine. Globales ou spécifiques de type "thatchérien", c'est-à-dire maîtrisées par le pouvoir central dans le cadre



À Lille, l'opération Euralille a "tiré vers le haut" l'économie régionale.



Florence est l'archétype d'une ville historique partie prenante d'une aire métropolitaine importante au plan économique et culturel.



Le centre de Thionville, en Lorraine.

de partenariats publics-privés, mais sans contrôle démocratique local ? Quelle est l'échelle légitime ? Jusqu'où peut-on imposer à la périphérie de payer pour le centre ?... Cette question de la solidarité de financement et du droit local de gestion est un préalable avant de trouver la bonne organisation.

### L'union fait le *Joining forces*

L'organisation et la gouvernance des aires métropolitaines urbaines européennes font l'objet depuis deux ans d'études conduites dans le cadre du projet *Joining forces*, issu du programme communautaire Urbact, dans lequel œuvre Thierry Baert, directeur adjoint de l'Agence d'urbanisme de Lille Métropole. Il s'agit, depuis avril 2008 et jusqu'en avril 2010, de "rechercher dans quelle mesure des accords en matière de développement stratégique et de gouvernance à l'échelle des aires métropolitaines/régions urbaines peuvent aider à aborder efficacement les principaux défis auxquels fait face l'Europe urbaine : compétitivité, cohésion et durabilité". Conjointement, l'enjeu est "d'analyser les situations des partenaires afin de proposer des conclusions et des recommandations aux autorités locales, régionales, nationales,

européennes". Huit partenaires participent à la démarche, Bourgas (Bulgarie), Brno (République Tchèque), Bruxelles Région Capitale (Belgique), Eindhoven - SRE (Pays-Bas), Florence (Italie), Cracovie - IRM (Pologne), Séville (Espagne) et Lille Métropole (qui est chef de file).

### Entre législation et légitimité

Parmi les partenaires, Florence fait partie des grands territoires italiens en construction métropolitaine. Selon Raffaella Florio, coordinatrice de l'Association Firenze Futura et animatrice de l'Association des plans stratégiques d'Italie, réseau (ReCS) qui regroupe une quarantaine de villes de toute dimension, cette montée en puissance est un sujet central et national. Une loi de mai 2009 a d'ailleurs fixé la question de la métropole dans le cadre du fédéralisme fiscal italien. Cela étant, les deux itinéraires, local et national, sont séparés : "C'est pourquoi le ReCS veut rassembler et constituer des groupes de travail avec les villes afin de faire des propositions reposant sur une analyse de territoires, et déterminer les besoins tangibles des villes." La loi italienne permettant de constituer une métropole de 500 000 habitants à 3 millions, une dizaine d'unités est concernée, de la région de Calabre (565 000 personnes, réparties sur 97 communes), à Milan (3 millions et 134 communes), Turin (2,2 millions et 315 communes) ou Florence (970 000 et 44 communes). La loi prévoit les fonctions de l'agglomération métropolitaine, même si les considérations sont souvent générales, ainsi que des aides financières de l'État. Les agglomérations métropolitaines existent à deux niveaux de gouvernance : la conférence métropolitaine, qui fonctionne efficacement à Bologne, et le plan stratégique, que la majorité des villes a adopté comme modèle de gouvernance. Deux grands problèmes demeurent : l'un est législatif, entre le niveau national et le local, l'autre est institutionnel. Les agglomérations métropolitaines sont mal acceptées par les autorités locales et provinciales qui perdent du pouvoir, voire leur raison d'être, s'agissant des "Provinces". Dans ce contexte, le ReCS propose un plan assez strict avec une gouvernance de dimension territoriale et législative.

Il est important d'asseoir démocratiquement la légitimité métropolitaine par le suffrage universel, a souligné Philippe Nouveau – ce que le législateur français prévoit à l'horizon 2014 avec la réforme des collectivités. La planification stratégique s'inscrivant également en outil de référence pour avancer, et les agences d'urbanisme en référents pour les utiliser avec ingéniosité... | O.R.



### ...and financing

And it's the employment pool that should constitute the management area for metropolitan issues, said Christian Vandermotten, geographer, urbanist and professor at the Free University in Brussels. According to his analysis of the Europe of 27 (plus Switzerland and Norway), we are having to deal more and more with variable-geometry territories. Comparing them is no easy matter, even if we can define their functional realities in terms of the employment centre, the morphology of the conurbation, the more or less discontinuous suburbs and, going even further afield, the employment pool: "That's where questions of financing and equalisation between high-cost central areas get handled. And when it has a concentration of poor populations, the central zone's resources are diminished."

In Brussels the central administrative area of a million residents – 2.5 million for its metropolitan area – has a per capita income of around 80% of the national average, as against 120% for the periphery. In other countries – Germany, for example, the equalisation system can be simpler: a population equivalent to the services rendered is attributed to the periphery, "but this smacks a bit of tinkering." Network management should be looked at more in terms of employment pools than of morphologies. Already complex, the situation gets more complicated in multicentre metropolitan systems, generating competition between the centre and periphery,

but also between the different centres. Things become a little worse in cross-border configurations that include different national regulations. What is more, sound structures of metropolitan management have to be defined. Should they be all-embracing or Thatcher-mode specific, which is to say organised by the central authority in a context of public-private partnerships, but with no local democratic control? What is the legitimate scale? To what extent can you make the periphery pay for the centre? This question of the connection between financing and local right to management has to be faced before the right organisation system can be found.

### Joining Forces

For two years now, organisation and governance of Europe's metropolitan areas have been the subject of studies carried out as part of the Joining Forces project – born of the EU's URBACT programme – on which Thierry Baert, deputy director of the Lille Metropolis Agency, is working. The task, between April 2008 and April 2010, is "to find out to what extent agreements regarding strategic development and governance can contribute to an effective approach to the main challenges facing urban Europe: competitiveness, cohesion and sustainability." At the same time the issue is "to analyse partners' situations and so provide conclusions and recommendations for local, regional, national and EU authorities." Eight partners are involved: Bourgas (Bulgaria), Brno (Czech Republic), Brussels Capital-Region (Belgium),

Eindhoven Cityregion (Holland), Florence (Italy), Cracow-IRM (Poland), Seville (Spain) and leader Lille Metropolis.

### Legislation and legitimacy

Among these partners, Florence is one of the large Italian territories undergoing metropolitan construction. According to Raffaella Florio, coordinator of the Firenze Futura association and chairperson of the Network of Strategic Cities (ReCS), an association comprising forty cities of all sizes, the rise of the metropolitan is a core national matter. Legislation passed in May 2009 made the notion of the metropolis part of Italian fiscal federalism. Even so, the two paths – local and national – remain separate: "This is why ReCS wants to set up fully representative working groups with the cities, with a view to putting forward propositions based on analysis of the territories and determining the cities' concrete needs." As Italian law grants metropolitan status to entities of 500,000 to 3 million inhabitants, ten such entities are concerned, including the Region of Calabria (565,000 people, 97 municipalities), Milan (3 million, 134 municipalities), Turin (2.2 million, 315 municipalities) and Florence (970,000, 44 municipalities). The law lays down, albeit in an often general way, the metropolis's functions and the aid to be provided by the state. Two types of governance exist for metropolitan conurbations: the metropolitan conference, which works well in Bologna; and the strategic plan, which most cities have adopted as a governance model. Two major problems remain, one of them legislative – the local/national dichotomy – and the other institutional: the metropolitan conurbations are not popular with local and provincial authorities, which lose power and even, in the case of the Provinces, their *raison d'être*. In this context ReCS is proposing a fairly strict plan including governance with both a territorial and a legislative dimension. It is important, said Philippe Nouveau, that the legitimacy of metropolises be democratically underpinned by universal suffrage, as is provided for in French local government reform legislation planned for 2014. And this in a context of strategic planning as a basic working tool, with the Planning Agencies as the natural, ingenious executors. | **O.R.**

1/  
This summary is based on the discussions that took place in Workshop no. 1, "Medium/Large European Cities: What forms of governance for survival in metropolisation?", prepared by the Grenoble Agency and the Rhône-Alpes Planning Agencies network, in collaboration with INU in Italy; Workshop no. 6, "The Role of Cities of 20,000-100,000 People in the New Approaches to Territorial Development", prepared by the Agencies in Châlons-en-Champagne, Béthune and Saint-Omer, in collaboration with INU; and Workshop no. 12, "Governance for Major European Territories", prepared by the Lille Agency in collaboration with MUT and INU, and in partnership with the EU's URBACT programme.

2/  
DATAR: Town Planning and Regional Action Unit.



## ÉCHELLES DE TERRITOIRE ET STRATÉGIES URBAINES

LYON VS  
HAMBOURG ?

*Hambourg et Lyon, deux “modèles” concurrents, ou simplement différents ? L’atelier consacré aux stratégies de développement des villes européennes n’a pas formulé de référence idéale, mais plutôt une description multicritères de leurs capacités et de leur action, marquées par la nécessité d’une gouvernance économique territoriale – et donc pas seulement politique /1. Synthèse d’atelier par Olivier Réal.*

1/  
Atelier n°15,  
“Les stratégies de  
développement des  
villes européennes”,  
préparé par l’Agence  
pour le développement  
durable de la région de  
Saint-Nazaire et l’IAU  
Île-de-France,  
en collaboration avec  
ACTU (Espagne).

Paul Lecroart, chargé de mission à l’IAU Île-de-France, spécialiste des grands projets urbains, et Jean Haëntjens, ancien directeur de l’Agence pour le développement durable de la région nazairienne et consultant spécialisé dans les stratégies urbaines (Urbatopie), avaient bien préparé le terrain, à Hambourg comme à Lyon, pour un atelier dédié à leurs stratégies de développement. Tout d’abord par

leur définition préalable (et experte) d’une approche stratégique, et ensuite par un questionnement très ciblé au représentant de chaque territoire, Andreas Kellner, directeur au ministère du développement urbain et de l’environnement de la ville-Land de Hambourg, et Gilles Rabin, délégué général chargé du développement économique et international du Grand Lyon.

### Origines, déclics et stratégies

D’où vient-on, tout d’abord. Hambourg est une métropole d’1,7 million d’habi-

tants dans une région de 4 millions. C’est une ville-État, marchande, ouverte sur la mer (3<sup>e</sup> port européen). Lyon, fondée en 43 avant J.-C., est elle aussi une ville marchande historique de 1,3 million d’habitants (au sein d’une région urbaine de 2,9 millions) et une place financière importante.

Quels déclics ? Hambourg, ville libre et hanséatique, cité portuaire et verte au bord de l’eau, doit relever des défis de compétition mondiale, de rapidité de flux, de migrations, de polarisations sociales ou encore de forces centrifuges. De son côté, Lyon s’appuie sur son histoire de carrefour géographique pour penser son avenir européen. La démarche Millénaire 3 (1999-2000), faisant suite au projet Lyon 2010 (1988-1992), a proposé 21 objectifs répartis sur cinq axes prioritaires : ouverture aux cultures du monde, attractivité, esprit d’entreprendre, apprentissage permanent, démocratie participative.

Quel concept, ensuite ? Hambourg prône la croissance durable, avec davantage de ville dans la ville, notamment via la transformation des bassins portuaires au regard de l’évolution des besoins du trafic de conteneurs, une redécouverte du bord de l’eau, une stimulation de l’économie par la valorisation des savoir-faire, un positionnement régional, un traitement adapté de la congestion des déplacements (retour du tramway et des vélos), et enfin une certaine intégration de la diversité. Lyon, pour sa part, s’affiche en métropole européenne ouverte sur le monde. Cela passe par une bonne maîtrise du développement économique, à commencer par la conservation des atouts industriels, logistiques et d’enseignement supérieur. 136 000 étudiants en ville ou très proches, il n’y a pas beaucoup d’exemples en France (hors Paris), voire dans le monde.



Andreas Kellner



Gilles Rabin

Quant au "Vélo'v" à louer en ville, tout le monde l'a adopté peu à peu, mais "l'invention" est lyonnaise.

Quelle planification, enfin ? Hambourg a quitté son approche issue des années 20 (le plan Schumacher) pour un schéma directeur adopté en 1996, qui marque un retour au centre. Le Schéma de cohérence territoriale de Lyon (2004-2009) marque aussi un changement d'échelle, avec un projet de métropole multipolaire, durable et... lumineuse (un Plan Lumière de renom plaide en sa faveur).

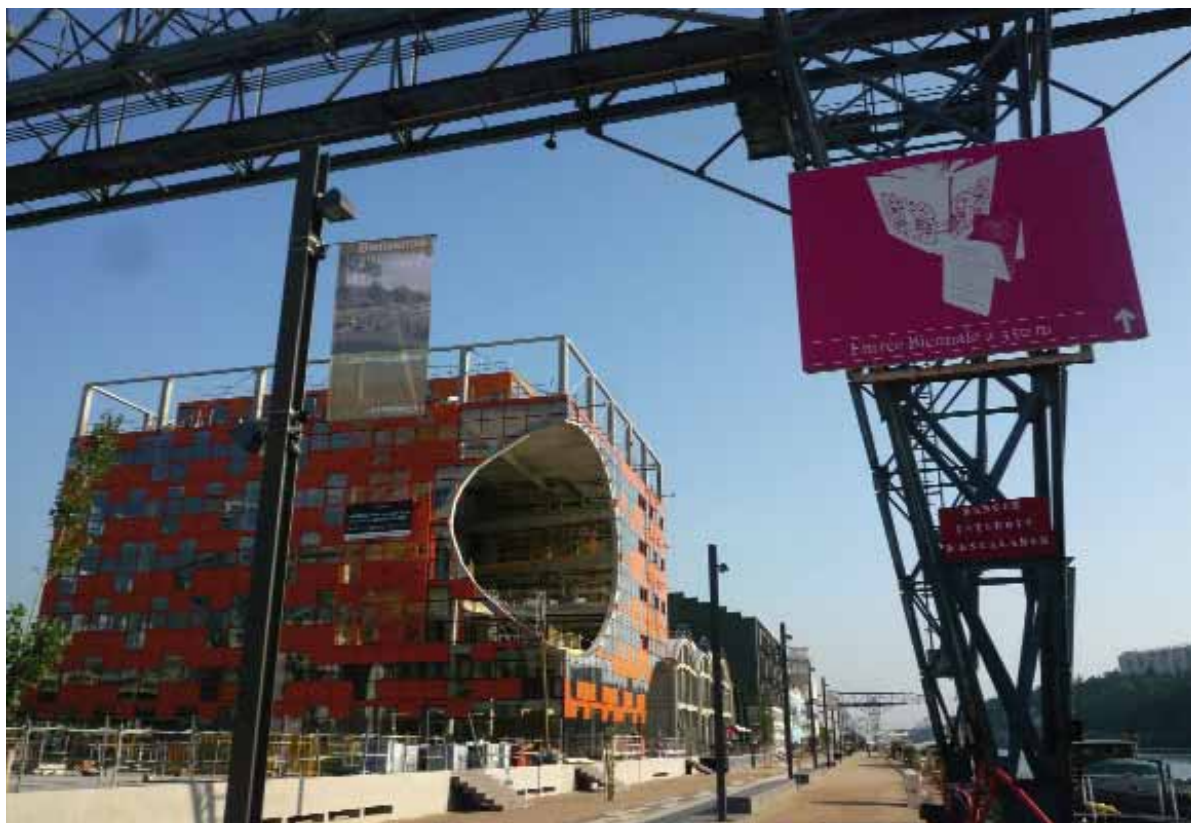
### De la stratégie au(x) projet(s)

Au milieu d'une multitude de projets, une tendance se dégage à Hambourg : "cesser de consommer de l'espace naturel". Afin d'offrir "plus de ville dans la ville", il faut revitaliser les friches et requalifier l'espace public. Le projet *Hafencity* (Ville-port), où s'expriment des architectures "émblématiques", permet à la ville de retrouver l'eau près d'un siècle après avoir été "expulsée" par le port. En face, située de l'autre côté de l'Elbe, le quartier ayant permis la can-

didature aux Jeux olympiques de 2012, même infructueuse, a changé la vision urbaine et fait naître de nouveaux concepts. Hambourg a renoué – de l'intérieur – avec une partie presque oubliée de la ville, l'île de Wilhelmsburg. Dix ans après l'Atelier international qui avait fait émerger nombre de projets, elle prépare pour 2013 son IBA, exposition internationale d'architecture, véritable outil historique permettant de renouveler la créativité dans ce domaine. 40 projets y sont attendus concernant tout à la fois la "ville cosmopolite", les "métrozones" et le changement climatique...

Dans l'ancienne capitale des Gaules, les projets ne sont pas en reste. Parmi les principaux, entre Rhône et Saône, Lyon Confluence a de l'ambition sur le long terme. Sur 150 hectares d'extension de la Presqu'île vers le sud, il s'agit de déployer 900 000 m<sup>2</sup> de constructions nouvelles, d'accueillir 25 000 habitants et 22 000 emplois (soit un facteur trois par rapport à 2006), un vaste pôle de loisirs et de commerces, sans oublier le futur musée des Confluences. C'est le quar-

La diversité de l'architecture développée dans le cadre du projet Confluence (ici, sur l'ancien port Rambaud) est l'un des atouts avancés par le Grand Lyon.



tier dans son ensemble qui va changer de dimension... La Duchère, un ancien grand ensemble "sensible", se transforme également très vite. Premier site de création d'entreprises à Lyon, captant 20 % des emplois technologiques, le quartier va bénéficier d'un renouvellement urbain global (2012), mixant l'urbain, l'économique et les technologies.

### Capitales, elles aussi ?

Depuis 2003, Hambourg conduit avec succès sa démarche de développement durable, au point de devenir "capitale verte" en 2011. La ville est soutenue par l'État fédéral qui va d'ailleurs y installer le ministère de l'Urbanisme. La démarche participative est la règle et sera illustrée à l'occasion de l'IBA 2013, c'est promis. Dix-neuvième à l'European Cities Monitor 2009, Lyon prend Hambourg (classé 12<sup>e</sup>) comme un modèle à suivre, tout en assurant son identité particulière, issue d'un glorieux passé et d'une concurrence stérile avec Paris, et en affirmant sa marque commune à l'échelle de la métropole : "Only Lyon". La co-gouvernance est à l'ordre du jour, pour mieux "coopérer et co-construire" ...



## Lyon v. Hamburg?

**Hamburg and Lyon: "models" that are competing or just different? The workshop focusing on European cities' development strategies did not come up with an ideal, settling instead a multicriteria description of the two cities' capacities and gambits, marked in both cases by the need for economic – and thus not solely political – territorial governance.** /1

*Workshop roundup by Olivier Réal.*

Paul Lacroart, major urban projects specialist at the Ile-de-France Agency, and Jean Haëntjens, former direct of the Saint-Nazaire Agency and now an urban strategies consultant, had thoroughly prepared the ground in both Hamburg and Lyon for a workshop focusing on their development strategies: firstly via their (expert) definition of a strategic approach, then by closely targeted questioning of the representative of each territory: Andreas Kellner, director at the City-Land of Hamburg's Ministry of Urban Development and the Environment; and Gilles Rabin, managing director in charge of economic and international development for Greater Lyon.

### Origins, triggers and strategies

First of all, the context. Hamburg is a metropolis of 1.7 million people in a region totalling 4 million. It is a mercantile city-state and Europe's number three seaport. Lyon, founded in 43 BC, is also a historic trading city – population 1.3 million, in an urban region of 2.9 million – and a major financial centre.

What triggers? A free Hanseatic city by the sea and with lots of greenery, Hamburg has to cope with the challenges of global competition, high-speed flows, migration, social

polarisations and centrifugal forces. Lyon, for its part, is relying on its history as a geographical junction to plan its European future. Its Millennium 3 project of 1999–2000, a follow up to the Lyon 2010 project of 1988–1992, came up with 21 aims for five priority areas: receptiveness to the world's different cultures, attractiveness, the entrepreneurial spirit, full-time learning and participatory democracy.

Next, what concept? Hamburg has plumped for sustainable growth and "more city in the city", notably via modification of its port areas to take account of changing container traffic needs; its rediscovery of its shoreline; skills-driven stimulation of the economy; regional positioning; appropriate treatment of traffic congestion (trams and bikes are back); and a degree of integration of diversity. Lyon's stance is that of a European metropolis open to the world. This means controlled economic development, beginning with the maintaining of its industrial, logistic and higher education assets: with 136,000 students in the city or not far away, there are not too many other examples in France (except Paris) and even in the world. As for the "Vélo'v" bike hire system: it's now being adopted all over the world, but it was Lyon that "invented" it.

And lastly, what kind of urban planning? In 1996 Hamburg dropped its Schumacher plan, a relic of the 1920s, for a master plan that brought the emphasis back to the city centre. Lyon's Territorial Consistency Scheme (SCoT) of 2004–2009 likewise marks a change of scale, with a multipolar metropolitan project which, in part thanks to its famous Lighting Plan, is glowingly sustainable.



**From strategy to project(s)**

Out of a plethora of projects in Hamburg, a trend has emerged: "an end to consumption of natural spaces". "More city in the city" means regenerating brownfield sites and reclassifying public spaces. The Hafencity (Harbour City) project and its "iconic" buildings are allowing a return to the water after almost a century of "expulsion" by the port. Opposite, on the far bank of the Elbe, the neighbourhood that underpinned the city's vain candidacy for the 2012 Olympics has at least changed Hamburg's vision of things urban and given birth to fresh concepts. The city has also re-established contact – from within – with its all but forgotten island

of Wilhelmsburg. Ten years after the International Workshop that gave rise to numerous projects, Hamburg is currently working on its IBA international exhibition, a historic venture that is going to bring new creativity to the architecture field: the 40 projects expected cover "the cosmopolitan city", "metrozones", climate change and more.

Nor are projects lacking in the former "Capital of the Gauls". Lyon Confluence, one of the most significant, has very long-term ambitions: involving 150 hectares of southwards extension of the city's "Presqu'île" – the peninsula bounded by the Rhône and the Saône – it is going to provide 900,000 square metres

of new buildings, house 25,000 people and create 22,000 jobs (boosting the 2006 figures by a factor of 3), together with a vast leisure complex and the Confluence Museum. The scale of the entire neighbourhood is going to change. In addition La Duchère, an ageing and "sensitive" high-rise social housing estate, is coming up for rapid transformation. Lyon's leading business formation site – representing 20% of all technology jobs – the neighbourhood is headed for total urban regeneration by 2012, with a mix of urbanity, business and technology.

**Wannabe capitals?**

Since 2003, Hamburg has been implementing its sustainable development agenda successfully enough to have become European Green Capital for 2011. It also enjoys federal support and the Ministry of Urbanism is going to be moved there. Participation is the watchword, as the IBA in 2013 is going to demonstrate. Lyon, rated 19th by European Cities Monitor in 2009 is taking Hamburg (rated 13th) as a model, while cultivating a distinctive identity drawn from a glorious past (and fruitless competition with Paris), and at the same time asserting itself as "Only Lyon" on the metropolitan scale. Co-governance is the buzzword and the key to improved "cooperation and co-construction."



## → Zoom

*Et si la périphérie était au centre ?*

*Héritage de la période coloniale ou d'une histoire complexe, les territoires ultramarins situés à la périphérie de l'Europe (qu'ils soient des îles ou non) sont confrontés à de multiples enjeux, a rappelé d'emblée Philippe Jean-Pierre /1. Risques naturels comme les*

*cyclones, fragilité d'économies ouvertes au monde, pression démographique intense, fragmentation ethnique et sociale, tensions géopolitiques : les éléments du tableau paraissent a priori difficiles. La plupart des pays de l'Union européenne, du Danemark au*

*Portugal, en passant par l'Italie, la France ou la Grande-Bretagne, comportent des territoires ultrapériphériques, non-continentaux et parfois très éloignés de la "Métropole" : La Réunion, la Guyane, les Canaries, l'archipel des Açores ou le Groenland sont*

1 / "Les enjeux de développement des villes situées à la périphérie européenne", atelier n°16 préparé par l'Agence pour l'observation de la Réunion, l'aménagement et l'habitat (Agorah).

parmi les plus connus. Au-delà de leur rattachement à l'Europe, leur position géographique favorable et leur influence stratégique sont incontestables, comme en témoignent la réussite de Kourou, en Guyane, ou l'implantation de la flotte militaire française à la Réunion.

**Des moyens limités, mais une imagination sans borne...**

Toutefois, leurs capitales sont la plupart du temps des villes moyennes, disposant de moyens limités face à des coûts d'approvisionnement et de fonctionnement souvent plus élevés qu'en Europe continentale. Comme l'a souligné Alain Moreau, directeur général adjoint de la ville du Port, sur

l'île de la Réunion, les questions qui s'y posent relèvent à la fois de la "gouvernance" et de questions stratégiques liées aux logiques des pays de référence. Ainsi l'agglomération du Port (40 000 habitants) a-t-elle été constituée de toutes pièces en 1886 par la France, qui voulait disposer d'un port aménagé pour y développer le commerce. L'augmentation croissante de la taille des navires, en particulier les porte-conteneurs, a contraint les autorités à abandonner en partie le site portuaire initial et à créer un nouvel équipement situé plus à l'est et nécessitant moins de main d'œuvre, avec les conséquences urbaines et sociales que l'on comprend. Aujourd'hui, sous l'impulsion de Paul Vergès, président

de la Région et maire du Port, il s'agit de reconquérir les espaces portuaires délaissés et leurs quartiers périphériques pour "créer les conditions d'une ville durable" ouverte sur l'économie maritime et située au cœur du monde actuel. Avec l'aide de la Métropole, certes, mais aussi de manière endogène, ce qui est plus facile à dire qu'à entreprendre. La capacité d'innovation des territoires périphériques est invoquée par les acteurs locaux : "Plus on est éloigné, plus on est contraint à être innovant", souligne Alain Moreau. Ces territoires sont donc promis à un bel avenir, à condition que l'imagination et les moyens soient réellement au rendez-vous...

| P.G.

Close up

## What if the periphery was in the centre?

1/ "Development Issues for Cities on Europe's Periphery", Workshop no. 16, prepared by the Réunion Agency (AGORAH).

Heritage of the colonial period or of a complex history, the "overseas" territories on Europe's periphery, whether islands or not, have all sorts of problems to cope with, as Philippe Jean-Pierre pointed out.<sup>1</sup> Natural hazards such as cyclones, fragile economies open to the world, intense demographic pressures, ethnic and social fragmentation, geopolitical tensions: the picture presents quite a few difficulties. Most EU member states – Denmark, Portugal, Italy, France and the UK among them – have ultraperipheral, non-mainland territories sometimes a very long way from the "mother country". La Réunion, French Guyana, the Canary Islands, the Azores and Greenland are some of the best known. Their connection with Europe aside, their favourable geographic positions and strategic influence are indisputable, as the success of Kourou in Guyana and the establishing of the French naval fleet in La Réunion testify.

**Limited finance, unlimited imagination**

Their capitals, however, are in most cases medium-sized cities with limited financial means for coping with supply and running costs often higher than in continental Europe. As underlined by Alain Moreau, deputy director-general of the city of Le Port, in La Réunion, the issues that arise have to do with both "governance" and strategic considerations arising from the mindset of the reference country. The agglomeration of Le Port (pop. 40,000) was cobbled together in 1886 by France, which wanted a well-equipped harbour for business reasons. The ongoing increase in the size of ships has forced the authorities to partially abandon the original site in favour of a new facility situated further east and requiring less manpower, with the urban and social consequences that can be imagined. The aim now, at the instigation of Paul Vergès, president of the Region and mayor of Le Port, is to reclaim the abandoned areas and their



L'île de La Réunion.

peripheral neighbourhoods, and "create the prerequisites for a sustainable city" receptive to the marine economy and at the heart of today's world: aided by France, it is true, but also with a local impetus, this latter being more easily said than done. Local actors emphasise peripheral territories' capacity for innovation: "The further away you are, the more innovative you have to be," said Alain Moreau. These territories have a future full of promise – on condition that the ideas and the money are there. | P.G.



CULTURE ET PATRIMOINE, UN LEVIER POUR L'ACTION

## RECONVERTIR, DÉVELOPPER, PROMOUVOIR

*Reconversion de bâtiments et d'espaces industriels, dynamiques urbaines liées au label "Capitale européenne de la culture", stratégies de développement et de promotion des territoires accompagnant l'inscription de sites patrimoniaux par l'Unesco, grands événements mobilisateurs : les enjeux du patrimoine et de la culture constituent des éléments décisifs de requalification et de valorisation des villes européennes. À quelles conditions et avec quels objectifs, c'était le "fil rouge" de trois ateliers proposés dans le cadre de la biennale des villes et des urbanistes. Synthèse par Pierre Gras.*

1/  
"La reconversion des villes industrielles européennes", atelier n°11 préparé par l'agence d'urbanisme d'Oise-la-Vallée, en collaboration avec l'INU (Italie) et le MUT (Hongrie).

La plupart des villes européennes – y compris les villes récentes ou reconstruites – bénéficient d'un patrimoine architectural et urbain de valeur, souvent institué par les collectivités territoriales en "outil de développement" et en faveur duquel stratégies culturelles et organisation de grands événements vont souvent de pair.

### Une recette sans faiblesse pour agir contre le déclin ?

À l'Ouest comme à l'Est, la reconversion des villes industrielles est à l'ordre du jour depuis une vingtaine d'années /1. La chute du mur de Berlin puis du bloc soviétique, d'un côté, la spirale des délocalisations et de la tertiairisation de l'économie, de l'autre, ont entraîné des conséquences parfois dramatiques sur des territoires où mono-industrie et environnement dégradé se conjuguèrent fréquemment. Ces territoires ont été placés relativement tôt devant une alternative : changer ou disparaître... Le défi était clair pour Pécs, ville de 200 000 habitants située au sud-ouest de la Hongrie et confrontée, dans les années 90, au déclin de son industrie lourde. "Quand les systèmes s'écroulent, il y a peut-être un génie propre à la ville pour sauver ce qui peut l'être !", a lancé András Horvath, président de l'Ordre régional des architectes de Del-Dunantúl (Sud de la Hongrie). Toujours est-il que Pécs, face à l'ampleur de la tâche de restructuration qui l'attendait, a su élaborer des solutions qui lui ont permis d'être en 2010 l'une des trois "capitales européennes de la culture" (les deux autres étant l'ensemble Essen-Ruhr et Istanbul).

La méthode a consisté à recenser l'ensemble du patrimoine industriel intéressant, avec l'habitat correspondant, et d'engager une politique de transformation quasi systématique, pour "reconstituer une attractivité urbaine" autour de thèmes touchant aux nouvelles technologies, à la créativité et aux sciences. La ville a mis à niveau ou créé des infrastructures adaptées (autoroutières et numériques) et entrepris de reconvertir son centre historique, ainsi que plusieurs secteurs urbains promus "quartiers créatifs", comme Zsolnay et Tettye. Pécs ayant grandi rapidement depuis vingt ans,



Matteo Tabasso



Pécs a été désignée capitale européenne de la culture en 2010.



Turin a retrouvé une image culturelle et touristique attractive.

la préservation de son identité à travers la promotion de son architecture et la qualité des espaces publics était devenu indispensable. Comme l'a expliqué M. Horvath, la "mobilisation des potentialités créatives" s'est révélée un levier d'action efficace pour que puissent se croiser financements publics et privés. Tout n'est pour autant parfait, car "il faut encore changer les relations entre les élus et la société civile, comme c'est le cas dans de nombreux pays". Les habitudes autoritaires ont la vie dure, mais le levier du patrimoine et de la culture a manifestement produit ses premiers effets en Hongrie.

### Turin, une stratégie gagnante

Avec le déclin de son industrie automobile et une perte de population considérable à la fin des années 80, et malgré son ancien statut de capitale de l'Italie (jusqu'en 1864), Turin n'était cependant pas dans une situation très différente de celle de Pécs. L'abandon de nombreux bâtiments industriels, le caractère obsolète des infrastructures et la piètre qualité du parc de logements lui posaient de difficiles problèmes de restructuration, mais aussi certaines opportunités pour agir, comme l'a rappelé Matteo Tabasso, architecture-urbaniste à la Ville de Turin. En 1993, pour la première fois dans l'histoire de la ville, le maire est élu au suffrage universel direct par la population et acquiert ainsi la légitimité nécessaire pour transformer en profondeur cette agglomération industrielle d'1,8 million d'habitants. Une nouvelle démarche stratégique est alors engagée, qui conduira à la candidature puis au succès de la ville pour l'organisation des Jeux olympiques d'hiver de 2006. Une agence d'investissements est créée et un plan stratégique est adopté au tournant du millénaire. Celui-ci s'appuie sur une "épine dorsale" d'une quinzaine de kilomètres au long de laquelle, à la faveur d'un déplacement (ou d'un enterrement) des infrastructures ferroviaires, on aménage un



**Recycling of buildings and industrial spaces; urban dynamics linked to "European Capital of Culture" status; territorial development and promotion strategies attendant on Unesco World Heritage listing; and large-scale, mobilising events: heritage and culture issues are decisive factors in the reclassification and upgrading of Europe's cities. But under what conditions and with what aims in mind? This was the common strand of three workshops at the Biennial.** Roundup by Pierre Gras.

Most European cities – including new and rebuilt ones – possess a valuable architectural and urban heritage: one often used by territorial authorities as a "development tool" to be backed up by cultural strategies and the organisation of major events.

#### A flawless remedy for decline?

In both West and East conversion of industrial cities has been on the agenda for twenty years now.<sup>1</sup> The consequences of the collapse of the Berlin Wall and then of the Soviet bloc on the one hand, and the spiral of relocations and economic tertiarisation on the other, have sometimes been disastrous for mono-industrial, environmentally degraded territories. And these territories had to make up their minds fast: change or die. The challenge was clear for Pécs, a city of 200,000 people in southwestern Hungary which saw its heavy industry go into decline in the 1990s. "When the system breaks down," suggested András Horvath, president of the Regional Order of Architects in Del-Dunantül, in the south of the country,

## Restructuring, developing, promoting

"maybe there's a specific city spirit that helps you save what's saveable!" Whether this is the case or not, Pécs, faced with the sheer extent of the restructuring required, has succeeded in coming up with solutions that enabled it to become one of 2010's three European Capitals of Culture, the others being Essen-Ruhr Region and Istanbul.

The method consisted in drawing up a comprehensive inventory of Pécs's industrial heritage and its associated housing, then launching a policy of quasi-systematic transformation to "recreate urban attractiveness" via themes relating to the new technologies, creativity and science. The city upgraded or created appropriate free-way and digital infrastructures and set about renewal of its Old Town and various neighbourhoods tagged as "creative", among them Zsolnay and Tettye. Pécs having grown considerably over the last twenty years, preservation of its identity via promotion of its architecture and the quality of its public spaces had become essential. As András Horvath explained, "mobilisation of creative potential" had shown itself an effective lever for bringing public and private investment together. Everything is not completely rosy, however, for "as is the case in many countries, relationships between politicians and civil society still have to be changed." Authoritarian habits die hard, but heritage/cultural leverage has certainly got its first results in Hungary.

#### Turin: a winning strategy

With the decline of its car industry and a substantial population drop in the late

1980s – and despite the fact that it was Italy's capital until 1864 – Turin wasn't in a very different situation from Pécs. As was pointed out by Matteo Tabasso, City of Turin architect and planner, abandoned industrial buildings, obsolete infrastructures and lamentable housing meant major problems in terms of restructuring, but also a certain scope for action. In 1993, for the first time in the city's history, the mayor was directly elected by universal suffrage, thus gaining the legitimacy needed to bring in-depth change to an industrial conurbation of 1.8 million inhabitants. A new strategic agenda was then got under way, leading to successful candidacy for the 2006 Winter Olympics. An investment agency was set up and a strategic plan adopted as the new millennium began. The basis was a fifteen-kilometre "spinal column" along which displacement and burial of rail infrastructures enabled the creation of a thoroughly contemporary urban boulevard, renovation of public spaces and rehabilitation of brownfield sites – including the famed Lingotto, Fiat's former testing centre, which Renzo Piano turned into the symbol of Turin's campaign of urban reclamation.

As Matteo Tabasso emphasised, "Relations between the city and Fiat have been changed by the financial crisis, with a move towards responsible autonomy." Politicians have got free of the tutelage of the locally-charged brand name – "Fiat" stands for Fabbrica Italiana Automobili Torino – and have totally or partially transformed the "temples to industry" of Lingotto (1920) and Mirafiori (1939) with technology businesses, retail outlets, services and university facilities. At the same time the population is being urged to get reacquainted with the sites and virtues of the industrial past, notably the transformed Mole Antonelliana, Europe's highest masonry building in the 19th century and now a truly spectacular cinema museum, and other new cultural and art spaces. "This has been achieved," Tabasso pointed out, "without turning our back on the past, and thanks to the conservation and modernisation of the most significant features of our industrial heritage."

### Nord Pas-de-Calais: the quest for urban quality

In France's Nord-Pas de Calais Region, of which a historical outline was provided by Slimane Tir, vice-president of the Lille Metropolis Urban Community, a surprising alliance between industrial and natural heritage has produced ideas for "repairing" a territory suffering from several decades of marked deterioration. "We realised," Slimane Tir explained, "that in addition to measures aimed at the urban heritage, natural and agricultural space could play a very important part, both in changing our territory's image and in terms of environmental quality." One outcome has been protection or development of 10,000 hectares of natural spaces with an eye to greater sustainability. The parkland along the Deûle, a venerable river once totally polluted by industry, even received French and EU landscaping prizes in 2006 and 2009. Thanks to the EU cross-border programme Bluelinks (2005-2008), the canal linking the Deûle to the Scheldt, together with its environs, has been restored at a cost of 40 million euros; a venture carried out by a Franco-Belgian district of 3.5 million inhabitants.

Interesting considerations emerged from these three presentations. For example, the fact that the limits of the heritage sector and of "tertiarisation" of business can be quickly reached if true economic value added is not taken into account. Given this, should not some industrial facilities be retained or recycled in compliance with current norms of decontamination, quality of the environs and job replacement? As one participant queried, "Doesn't the Turin experiment pave the way for a neo-Keynesian attitude that leads to investment in the economic apparatus when it goes into crisis?" Or on the contrary – and more classically – should we wait until the main economic tendencies have taken effect before gradually replacing industry with generous landscaping and cultural activities? Both methods have their advocates, but whatever the case, the benefits of restructuring for the territories presented seem unarguable.

boulevard urbain aux normes contemporaines, on rénove les espaces publics, on réhabilite les friches industrielles – dont le fameux Lingotto, ancien centre d'essais de la FIAT, dont Renzo Piano a fait le symbole de la reconquête urbaine de Turin.

Il est vrai que "les relations entre la ville et la FIAT ont évolué à la faveur de la crise, dans le sens d'une autonomie responsable", comme l'a souligné Matteo Tabasso. Les élus se sont affranchis de la tutelle de la marque qui portait le nom de la ville et ils ont transformé en tout ou partie les "temples industriels" du Lingotto (1920) et de Mirafiori (1939), en y développant activités technologiques, commerces, services et équipements universitaires. Dans le même temps, les Turinois ont été invités à redécouvrir les lieux et les qualités du passé industriel, avec notamment la transformation du Mole Antonelliana, qui fut la plus haute tour d'Europe en maçonnerie au XIX<sup>e</sup> siècle, en un très spectaculaire Musée du cinéma, et l'ouverture d'autres espaces culturels et artistiques. "Cela s'est concrétisé sans tourner le dos au passé, grâce à la conservation et à la modernisation des éléments les plus significatifs du patrimoine industriel", a insisté M. Tabasso.



A Turin, le Lingotto transformé par Renzo Piano.

### Nord Pas-de-Calais : à la recherche d'une qualité urbaine

Dans le Nord Pas-de-Calais, région dont Slimane Tir, vice-président de la communauté urbaine Lille Métropole, a rappelé les caractéristiques historiques, c'est dans une alliance étonnante entre patrimoine industriel et patrimoine naturel qu'ont émergé des réponses pour "réparer" et valoriser un territoire fortement dégradé depuis plusieurs décennies. "Nous avons compris qu'au-delà des interventions sur le patrimoine urbain, les espaces naturels ou agricoles pouvaient jouer un rôle très important, tant dans la transformation de l'image de notre territoire qu'en matière de qualité de l'environnement", a-t-il expliqué.





Slimane Tir, vice-président de Lille Métropole

10 000 hectares d'espaces de nature ont ainsi été protégés ou aménagés dans la perspective d'un développement plus durable. Le Parc de la Deûle, ancienne rivière totalement polluée par les activités industrielles, a même reçu en 2006 et 2009 des prix du paysage français et européen. Grâce au programme transfrontalier européen Bluelinks (2005-2008), le canal de la Deûle à l'Escaut et ses abords ont été restaurés pour un coût de 40 millions d'euros. Et l'échelle de l'action de reconversion a été portée au niveau d'un district européen franco-belge regroupant 3,5 millions d'habitants.

peu à peu l'industrie par le grand paysage et les activités culturelles ? Les deux méthodes ont leurs adeptes, mais en tout état de cause, le bénéfice de la reconversion pour les territoires présentés semble acquis.

**Unesco : la mode des "candidatures en série"**

De bénéfice, justement, il a aussi été question au cours de l'atelier consacré aux grands éléments du Patrimoine de l'Humanité sélectionnés et retenus comme tels par l'Unesco /2. Il est certain que l'inscription par le comité du patrimoine mondial de quartiers historiques ou de réseaux de monuments, comme les châteaux de la Loire, les chemins de Saint-Jacques de Compostelle ou les fortifications de Vauban, associés aux actions de promotion et d'image des territoires concernés, est un outil apprécié au service du développement local. Mais jusqu'à quel point et à quelles conditions ? C'était tout l'objet du débat. De Firminy, dans l'agglomération stéphanoise, où Le Corbusier et ses collaborateurs ont réalisé, comme l'a souligné Jean-Paul Chartron, adjoint au maire chargé notamment de l'urbanisme, "le plus vaste ensemble moderne de l'après-guerre en Europe", à la ville du Havre, où la Reconstruction due à l'atelier Perret a tardé à apparaître comme un phénomène majeur de l'urbanisme français, en passant par la reconnaissance de "l'urbanisme horloger" à La Chaux-de-Fonds/Le Locle (Suisse) ou la protection des "paysages du champagne" dans la

2/  
*"Le patrimoine mondial de l'Unesco, un levier de développement pour les villes européennes 2", atelier n°14 préparé par les agences d'urbanisme des agglomérations de Besançon, Châlons-en-Champagne, Reims, Saint-Étienne et Le Havre, en collaboration avec le MUT et la direction de l'architecture et du patrimoine du ministère de la Culture.*

Les questions soulevées à l'issue de ces trois présentations ne manquaient pas d'intérêt. Ainsi, les limites de la "tertiairisation" des activités et du patrimoine pourraient être rapidement atteintes si l'on ne prend pas en compte une véritable valeur ajoutée économique. Certains équipements industriels ne devraient-ils pas être conservés ou recyclés dans le respect des normes actuelles (dépollution, qualité des espaces environnants, création d'emplois de substitution) ? "L'expérience de Turin n'ouvre-t-elle pas la voie à une attitude néo-keynésienne où l'on fait le choix d'investir dans l'appareil économique lorsque celui-ci entre en crise ?", s'est demandé un participant. Ou bien au contraire, faut-il – plus classiquement – attendre que les tendances lourdes de l'économie aient produit leurs effets pour remplacer



La Chaux-de-Fonds est l'une des pièces maîtresses de "l'urbanisme horloger" européen.

### Unesco: the candidates line up

Benefits were also the issue in the workshop devoted to World Heritage and its components as chosen by Unesco.<sup>2</sup> No question, World Heritage listing for historic neighbourhoods and networks of monuments like the Loire Châteaux, the St James of Compostella pilgrim paths and Vauban's fortifications, backed up by promotion and image-boosting for the territories concerned, is a much-appreciated instrument for local development. But to what extent and under what conditions? This is what the debate was all about. Among the examples cited were Firminy, in the Saint-Etienne conurbation where, as deputy mayor in charge of urbanism Jean-Paul Chartron pointed out, Le Corbusier and his associates had created "Europe's largest postwar modernist estate"; Le Havre, where Perret's reconstruction was only belatedly acknowledged as a major feature of French town planning; recognition of "watchmaker-style planning" in La Chaux-de-Fonds/Le Locle, in Switzerland; and protection of the "champagne countryside" around Reims. Regeneration of attractiveness by what some see as a "one size fits all" listing process is far from automatic and not necessarily without its drawbacks.

And so "the candidates are lining up", acknowledged Alvaro Gomez-Ferrer, advisory member of the ICOMOS/<sup>3</sup> International Committee on Historic Towns and Villages. But what of the risk of commoditisation? If necessary preservation is facilitated by listing – although more than one example indicates that, as in Dresden and Bordeaux, the principle doesn't always apply when it comes to reconciling heritage protection and infrastructure renewal – the difficulty often encountered in drawing up and implementing "long-term management plans" appropriate to the terrain raises certain questions. For Alain Marinos, inspector general for the French Ministry of Culture's architecture and heritage division, "a city like Le Havre is a true 21st-century city with its own development needs; it's not just heritage buildings and protection issues." This was implicitly confirmed a little later by Le Havre mayor Antoine

Ruffenacht: "Listing for the Perret heritage and Oscar Niemeyer's 'volcano' cultural centre came as a real shock for residents, even if the decision kick-started mobilisation by local actors and the development of tourism."

### Listing: not an end in itself

We mustn't concentrate exclusively on the Unesco list, argued Jean-Daniel Jeanneret, heritage architect for the City of La Chaux de Fonds (and, incidentally, bearer of the same family name as Le Corbusier): "Listing isn't an end in itself. The most important thing is support and social appropriation by people living nearby and, in the case of housing, actually within the heritage" – an example of this commitment being the "memorial apartment" created in Le Havre with direct input from residents in terms of furniture, period items, newspapers and works of art.<sup>4</sup> Even so, Jean-Daniel Jeanneret went on, "heritage is a major feature of political discourse. In the absence of a territorial and social project, heritage serves no development purpose and can even look like an empty concept." Does this mean, asked a participant, "shuffling the cards again" and "rethinking the criteria for listing" so as to render Unesco decisions more "consistent and intelligible"?

Not everybody went this far. ICOMOS expertise and actors' positions of principle are contradictory on this point, as signalled by the contributors and the two moderators, Brigitte Bariol and Michel Rouget, respectively directors of the Saint-Etienne and Besançon agencies. Is there not, in fact, a role for the town planning agencies in the "objectivisation" of heritage criteria? After all, they have set up a shared interchange and coordination body, published a pamphlet/<sup>5</sup> and contributed to preparation of applications for conurbations seeking listing for sites. The fact remains that a common checklist would be welcome in a field where competition between projects sometimes blurs their value. As one participant put it, "In France the toolbox is pretty comprehensive, even if our lawmakers are still not sure about where the ZPPAUP/<sup>6</sup> are going." At the same time

Unesco's "social monitoring" doesn't yet seem to have become a real concern. One (slightly overstated) example comes from the city of Mostar, in Bosnia-Herzegovina, victim of the Balkans war and a European heritage gem: its medieval bridge was rebuilt under the auspices of Unesco and the World Bank, but "the issues raised by the war have still not gone away."

"Popular participation in projects has to be stimulated," Jean-Daniel Jeanneret firmly declared. "It's vital, but it mustn't go too far, as in the overkill of the Swiss model." Reims Agency director Pierre Tridon saw a virtue in "collective project creation", a veritable "magic potion" – like the champagne so copiously present around Reims? – which motivates a territory and sets it thinking, especially where its future is concerned. And meanwhile the Unesco star can gleam on...

### European Capital of Culture: a trend-accelerator?

Judging by the intensity of the competition between cities all over the continent for the title of European Capital of Culture, this particular form of EU certification looks set for a bright future. Although accompanied by no EU subsidies or funding, it is very much sought after, allowing laureates to boost their image and pull in cultural events and commercial fallout for an entire year. As Claude Valette, head of the Marseille Agency stressed in his introduction to the workshop,<sup>7</sup> "Culture is one of the distinguishing characteristics of the spirit of European cities." The big-event side is crucial, but the accompanying costs are far from negligible: Marseille, which took out the French title for 2013 after fierce competition from Bordeaux, Lyon, Toulouse and Nice, is going to be spending 100 million euros, not including the budgets of its associated municipalities and funding from private partners. "The metropolis," said Claude Valette, "has to get organised so as to cope with the thrust generated by these investments, orienting it and optimising the outcomes at the planning, economic and social levels. Because time is short there are so many more things to do."

1/ "Restructuring European Industrial Cities", Workshop no. 11, prepared by the Oise-la-Vallée Agency, in collaboration with INU in Italy and MUT in Hungary.

2/ "Unesco World Heritage Listing: a development lever for European cities?": Workshop no. 14, prepared by the agencies of the conurbations of Besançon, Châlons-en-Champagne, Reims, Saint-Etienne and Le Havre, in collaboration with MUT and the French Ministry of Culture's Architecture and Heritage division.

3/ ICOMOS: International Council on Monuments and Sites.

4/ Cf. *Urbanisme*, special issue no. 35, "Broader Horizons", January 2009, pp. 23–26.

5/ "Agences d'urbanisme et patrimoine mondial, un autre regard sur le territoire", published by the Planning Agencies in Besançon, Le Havre, Reims and Saint-Etienne, brochure, 6 pp., 2009. See also [www.audab.org/etudes/vauban/html](http://www.audab.org/etudes/vauban/html), dedicated to the candidacy of the Vauban Fortifications, with the backing of the Besançon agency.

6/ ZPPAUP: Zones of Protection for Architectural, Urban and Landscape Heritage. The zones were established in 1983 in the context of decentralisation of state responsibilities.

7/ "European Capitals of Culture: the urban dynamics": Workshop no. 8, prepared by the Marseille Agency in collaboration with IFR, Germany.



Le Corbusier à Firminy, Oscar Niemeyer au Havre : deux exemples d'un patrimoine contemporain reconnu par l'Unesco.

région de Reims, cette forme de renouvellement de l'attractivité par l'inscription formelle sur une liste qui relève encore, pour certains, d'un "catalogue à la Prévert" est loin d'être automatique ou univoque.

Ainsi, les "candidatures en série" sont à la mode, a reconnu Alvaro Gomez-Ferrer, expert membre du Comité international des villes et villages historiques. Ne court-on pas actuellement le risque d'une certaine banalisation ? Si la préservation des biens eux-mêmes est une nécessité que l'inscription facilite – bien que plusieurs exemples montrent que la facilité n'est pas toujours au rendez-vous quand il s'agit de concilier protection du patrimoine et renouvellement des infrastructures, comme à Dresde ou à Bordeaux –, la difficulté souvent rencontrée pour élaborer et mettre en œuvre des "plans de gestion à long terme" adaptés au terrain suggère certaines questions. Pour Alain Marinos, inspecteur général à la direction de l'architecture et du patrimoine du ministère de la Culture, "une ville comme Le Havre est une vraie ville du XXI<sup>e</sup> siècle, avec des besoins de développement propres, et pas seulement un patrimoine bâti avec des enjeux de protection..." Ce qu'a confirmé impli-

citement, un peu plus tard, le maire de la ville portuaire Antoine Rufenacht : "L'inscription du patrimoine Perret et du Volcan réalisé par Oscar Niemeyer, en juillet 2005, a été un véritable choc pour les Havrais, même si, par la suite, la mobilisation des acteurs locaux ou le développement du tourisme ont été facilités par cette décision."

### L'inscription n'est pas une fin en soi

Il ne faut pas se focaliser sur la liste gérée par l'Unesco, a argumenté Jean-Daniel Jeanneret, architecte du patrimoine à la Ville de La Chaux de Fonds qui porte un patronyme prestigieux : "L'inscription n'est pas une fin en soi. Ce qui est essentiel, c'est l'appropriation sociale et l'adhésion de la population qui vit soit à proximité soit à l'intérieur même du patrimoine lorsqu'il s'agit de logements", à l'image de l'appartement-mémoire réalisé au Havre sur une base scientifique et avec l'apport direct des habitants en mobilier, objets d'époque, journaux ou œuvres d'art /3. Pour autant, "le patrimoine est un élément majeur du discours politique, a poursuivi M. Jeanneret. Sans projet territorial et social, le patrimoine ne remplit aucune fonction de développement et peut même apparaître comme un concept creux." Faut-il alors, comme l'a suggéré une participante, "rebatte les cartes" et "repenser les critères d'inscription" de manière à rendre "cohérentes et plus lisibles" les décisions prises par l'Unesco ?

3/ Cf. *Urbanisme*, hors série n°35, "L'appel du large", janvier 2009, pp. 23-26.



Alain Marinos, Antoine Rufenacht et Alvaro Gomez Ferrer

Jean-Daniel Jeanneret

Tout le monde n'est pas allé jusque-là. Discours scientifique de l'Icomos et positions de principe des acteurs s'opposent sur ce point, comme l'ont souligné les intervenants et les deux modérateurs, Brigitte Bariol, directrice d'Epures, l'agence d'urbanisme de la région stéphanoise, et Michel Rouget, directeur de celle de Besançon. Les agences d'urbanisme,

justement, peuvent-elles jouer un rôle dans "l'objectivation" des critères patrimoniaux ? Elles ont constitué une structure commune d'échanges et de coordination, rédigé une plaquette /4 et contribué aux dossiers préparatoires à la candidature des sites pour le compte des agglomérations concernées. Reste qu'un référentiel commun serait le bienvenu dans un domaine où la concurrence entre les projets contribue parfois à masquer la pertinence des dossiers. "En France, la boîte à outils est assez complète, même si le législateur s'interroge sur l'évolution des ZPPAUP /5, a noté un participant. Mais le "suivi sociétal" par l'Unesco ne semble pas encore être une véritable préoccupation. Un exemple – un peu caricatural – est celui de la ville de Mostar (Bosnie-Herzégovine), martyre de la guerre des Balkans et joyau du patrimoine européen, dont le pont médiéval a été reconstruit sous l'égide de l'Unesco et de la Banque mondiale, mais où "les questions posées par la guerre sont toujours actives".

"La participation de la population au projet doit être stimulée, sans forcément qu'elle aille trop loin, comme dans les excès du modèle suisse, reconnaît volontiers Jean-Daniel Jeanneret. Mais elle est incontournable." Pierre Tridon, directeur de l'agence d'urbanisme, de développement et de prospective de la région de Reims, reconnaît pour sa part une vertu à "l'écriture collective du projet", véritable "potion magique" – s'agissant du champagne, la métaphore paraît justifiée – qui interroge et stimule le territoire, et surtout sur son devenir. Le talisman Unesco peut encore briller...

### Capitale européenne de la culture : un accélérateur de tendances ?

À en juger par la compétition qui oppose, dans toute l'Europe, les villes cherchant à obtenir le titre de "Capitale européenne de la culture" depuis plusieurs années, la labellisation par l'Union européenne est également promise à un bel avenir. Cette désignation, qui n'ouvre pas droit à subvention ou à financement communautaires, est néanmoins très recherchée, car elle permet aux villes lauréates d'accroître leur réputation et d'accueillir, durant toute une année, événements culturels et retombées commerciales. Comme l'a souligné Claude Vallette, président de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, en ouverture de l'atelier consacré à ce thème /6, "la culture est précisément l'un des éléments qui distinguent le génie des villes européennes". L'approche événementielle est essentielle, mais les investissements qui y sont liés ne sont plus



Le pont de Mostar (Bosnie-Herzégovine).



Marseille, embarquement pour l'Europe en 2013.

4/  
"Agences d'urbanisme et patrimoine mondial, un autre regard sur le territoire", agences d'urbanisme des agglomérations de Besançon, Le Havre, Reims et Saint-Étienne, dépliant 6 p., 2009. Voir aussi le site consacré à la candidature "Fortifications de Vauban" portée par l'agence de Besançon : [www.audab.org/etudes/vauban/html](http://www.audab.org/etudes/vauban/html) (documents à télécharger).

négligeables : pour Marseille, lauréate pour 2013 au titre du tour français (et après une sévère compétition avec Bordeaux, Lyon, Toulouse et Nice), il ne s'agit pas moins de 100 millions d'euros, sans compter les budgets des communes associées et les investissements des partenaires privés. "La métropole doit s'organiser pour faire face aux dynamiques engendrées par ces investissements, pour les accompagner et gérer au mieux les retombées urbaines, économiques et sociales, a souligné M. Vallette. Car les chantiers sont d'autant plus nombreux que le délai est serré."

Pour Anna Castellano, ancienne adjointe au maire de Gènes chargée notamment du tourisme, aujourd'hui présidente de l'agence touristique métropolitaine, la désignation de Gènes comme "Capitale européenne de la culture" pour 2004 est tombée comme une aubaine, au moment où la métropole portuaire ligure cherchait une issue à la crise des chantiers navals et de l'industrie lourde et souhaitait rebondir sur la réussite du 500<sup>e</sup> anniversaire de la "découverte de

5/  
Zones de protection du patrimoine, architectural, urbain et paysager, instaurées par la loi du 7 janvier 1983 sur la décentralisation des compétences de l'État.

6/  
"Les dynamiques urbaines liées au label Capitale européenne de la culture", atelier n°8 préparé par l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, en collaboration avec l'IFR (Allemagne).

For Anna Castellano, former deputy mayor of Genoa in charge of tourism and now president of the Metropolitan Tourist Agency, the choice of Genoa as European Capital of Culture in 2004 was a godsend. It came just when the harbour city was looking for a solution to the crisis in its shipyards and heavy industry sector; for a repetition of the success of the 500th anniversary of the "discovery of America" by Christopher Columbus, organised in 1992; and for a way of shaking off the dark shadow of the G8. The challenge was to provide a positive image of the city for outside observers, despite its difficulties, while involving residents and opinion-shapers more closely. /8

8/  
See the article on Genoa, p. 71, and the interview with Genoa mayor Marta Vincenzi, p. 95.

9/  
Cf. *Urbanisme*, op. cit., "De l'art comme facteur de développement", pp. 42-44.

10/  
Cf. the article "De l'IBA Emscher Park à Essen 2010: l'étonnante renaissance de la Ruhr", in *Urbanisme* no. 366, May-June 2009.

In Lille, also European Capital of Culture in 2004, the impact for the metropolis was just as marked. As pointed out by Thierry Baert, director of studies at the Lille Agency, the events dynamic – From Lille with Love, Lille 3000, Europe XXL, Futurotextile – and such accompanying initiatives as the twelve "Maisons Folie" and the Soup Festival that has become a successful export, /9 had no equivalents in the region, and even on the national and maybe international scenes. In its struggle to emerge as a metropolis with an impact on its British and Belgian neighbours, the city could not have had

everybody – and at the same time ensuring the transition to economic action in terms of development and influence." Just as for the birth of a "fashion district" in Roubaix, Lille's formerly devastated industrial neighbour, the symbolic impact of an "awakening society" was enormous and seems not to have flagged since.

**A change of image – deep down**

In the Ruhr the symbolism was harder to find at first. But as recounted by Ulrike Rose, in charge of a cultural development scheme in Essen initiated by the North Rhineland-Westphalia Land, it found a remarkable lever in the form of the Emscher Park IBA. /10 With its conurbation of 53 cities and 5 million inhabitants, the Ruhr was both a German and European industrial heavyweight and (almost) a cultural no man's land. Its transformation into a service-oriented, cultural, heritage and landscape space was far from a foregone conclusion, and winning the European Capital of Culture race in 2010 even less so. But the results of the IBA, launched by the Land in 1999 with backing negotiated with the competing cities making up this industrial basin, compel admiration: Essen projected the same unexpected, positive image out into Europe as a whole, just like Duisburg, with its Landschaft Park and the reconstruction of the banks of an

industrial canal; and Essen, where the old mine at Zollverein has gained Unesco World Heritage listing.

As is often the case, the down to earth reality of things is less felicitous, with enduring social problems, more or less harmonious coexistence between communities, and the continuation of polluting mining and chemical ventures with little interest in the new approach. There are still plenty of spaces left for recycling, said Ulrike Rose, given that "the Zollverein effect has been limited in terms of quality of life" in an area insensitively crisscrossed with freeways, expressways, railway tracks, canals, etc. With its World Heritage listing Essen is now hot on the heels of Duisburg and Land capital Düsseldorf in the regional leadership race, "but now the whole of the Ruhr has to get involved," Ulrike Rose said.

**Marseille: in need of transversality and innovation**

The message came through loud and clear from Christian Brunner, director of the Marseille Agency, and Bertrand Collette, Marseille Metropolis's European Capital of Culture representative: "Urban governance is also a major factor in the run-up to the big event in 2013." What is needed is association between project



Thierry Baert présente les résultats de Lille 2004.

better backup: "Lille 2004," explained Thierry Baert, "revealed the indepth work going on in the conurbation: making the city spellbinding, revealing its beauty to its inhabitants, rendering it attractive to



Dans la Ruhr, une image négative qui s'inverse peu à peu.

owners and territorial authorities, convergence of energies and a real sharing of the values that underpinned the candidacy – and this on a territory of some two million people. A challenge in a historically and spatially fragmented conurbation; and for facing it, the creation of a project structure independent of, but financed by local government presents a real advantage, said Bertrand Collette, “for this meets the need for transversality and innovation, for a fresh approach to development of public spaces and in the final analysis, for the urge to do better – differently.”

The “differently” part of the equation is intended to find expression in management of major projects which, without the mobilisation triggered by the European Capital of Culture designation – and the fact that 2013 is not all that far away – might never have seen the light of day. Among them are the flagship Museum of European and Mediterranean Civilisations (MUCEM), designed by Rudy Ricciotti in association with C+T Architecture, and for which the foundation stone was laid on 30 November 2009; the planned transformation of the public spaces on the Vieux Port; the Regional Centre for the Mediterranean; and the highlighting of the Regional Contemporary Art Collection. A “shared horizon” is taking shape for the metropolis and its associated cities. At the same time, however, culture has to be “brought

out of its cathedrals” via association with civil society; certain excessively isolated business fields have to be decompartmentalised; and residents’ ancestral “live and let live together” lifestyle, sometimes under threat, has to be reinforced.

“If we succeed in pulling this off,” Bertrand Collette concluded, “culture could conceivably compete with or supplant sport in the eyes of the general public and in terms of Marseille’s reputation elsewhere.” But then there’s the European football championship looming as a possibility for 2016... Looking beyond this aspiration and the opportunities offered by the event, Christian Brunner saw the need to “formulate a project for the transformation of the entire city, revolving around readily recognisable landmarks capable of adding a symbolic dimension in both ephemeral and lasting terms.” Brownfields, docks, bridges, forts and even quarries will play their part in Marseille’s unambiguous signal to the entire Mediterranean; because, as has been clear since “Lille 2004”, the perceived image is quick to have an impact on real life, even if it doesn’t solve all the problems. A trend-accelerator and energy catalyser, the European Capital would seem to be all good news. Once again though, this has to be demonstrated at grassroots level. Heritage and culture, already core parts of European cities’ strategies, are going to have stick around for some time yet. | P.G



Istanbul, co-capitale de la culture en 2010, est désormais une grande métropole aux portes de l'Europe.

l'Amérique” par Christophe Colomb organisé en 1992, tout en faisant oublier les ombres mortifères du “G8”. En effet, il s’agissait à la fois de montrer une image positive de la ville à l’extérieur, en dépit de ses difficultés, et d’impliquer plus fortement les citoyens et les leaders d’opinion à l’intérieur /7.

À Lille, capitale européenne la même année, l’impact fut tout aussi puissant à l’échelle de la métropole. Comme l’a rappelé Thierry Baert, directeur d’études à l’Agence d’urbanisme Lille Métropole, la dynamique des événements enclenchée par Lille 2004 (“Bombaysers de Lille”, Lille 3000, Europe XXL, Futurotextile) et les initiatives les accompagnant – en particulier les douze Maisons Folie ou le Festival de la Soupe, exporté désormais à l’étranger /8 – ont été sans équivalentes dans la région mais aussi au plan national, voire international. Dans sa lutte pour émerger comme métropole et rayonner chez ses voisins britannique et belge, la capitale nordiste n’aurait pu recevoir meilleur appui. “Lille 2004 a révélé le travail de fond en cours dans l’agglomération, a expliqué Th. Baert. Enchanter la cité et en révéler la beauté à ses habitants, rendre la ville désirable aux yeux de tous, mais aussi pouvoir passer de la révélation à l’action économique de développement et de rayonnement, tels ont été les résultats.” À l’image de la naissance d’un “quartier de la mode” à Roubaix, ville industrielle jadis sinistrée, la symbolique du “réveil d’une société” a joué à plein et ne semble pas s’être démentie depuis.

### Changer d’image, mais en profondeur...

Dans la Ruhr, cette symbolique n’a pas été simple à faire “émerger”. Mais, comme l’a rappelé Ulrike Rose, pilote d’une démarche de développement culturel à Essen initiée par le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie, elle a bénéficié d’un extraordinaire levier : l’IBA Emscher Park /9. Avec sa conurbation de 53 villes et de cinq millions d’habitants, la Ruhr était à la fois un poids lourd de l’industrie allemande et européenne et un no man’s land culturel (ou presque). La transformer en espace tertiaire, culturel, patrimonial et paysager n’était pas gagné d’avance ! Et obtenir le label de capitale européenne de la culture en 2010 encore moins. Mais les résultats de l’IBA, lancé en 1999 par le Land avec l’appui négocié des villes concurrentes qui composaient ce bassin industriel, ont forcé l’admiration, projetant dans toute l’Europe une image positive inattendue, comme à Duisburg, avec le Landschaft Park ou la reconversion des rives d’un canal industriel, ou encore à Essen, avec l’inscription de l’ancienne mine de Zollverein au Patrimoine de l’Humanité.

## Zoom

## Gênes, un “modèle” à vivre ?

7/  
Lire l'article sur Gênes en page 71 et l'interview de son maire, Marta Vincenzi, en page 95.

8/  
Cf. *Urbanisme*, op. cit., “De l'art comme facteur de développement”, pp. 42-44.

9/  
Cf. l'article “De l'IBA Emscher Park à Essen 2010 : l'étonnante renaissance de la Ruhr”, in *Urbanisme* n°366, mai-juin 2009.



Anna Castellano

Gênes était en pleine crise d'identité à la fin des années 80. La crise de l'industrie lourde et des activités portuaires et la poussée du chômage avaient rendu l'ancienne cité-Etat exsangue, avec la perte de près de 200 000 habitants. Pour s'en sortir, la ville a parié sur un changement complet de stratégie, misant sur la valorisation de son patrimoine historique et le développement du tourisme, jusqu'alors fort peu actif. Le processus a été très progressif, se souvient Anna Castellano, qui était alors adjointe au maire chargée du tourisme et de la promotion internationale. Il s'est appuyé au départ sur le succès de la commémoration de la “découverte de l'Amérique” par Christophe Colomb (en 1992), à l'occasion de laquelle l'architecte génois Renzo Piano entreprit la transformation urbaine du vieux port, le Porto Antico.

En 1990, une première conférence stratégique avait fait le choix de donner la priorité au développement de l'économie de la connaissance et du tourisme. Onze ans plus tard, en juillet 2001, l'organisation du “G8”, en dépit des violentes manifestations qui l'ont endeuillé, a été l'occasion d'interventions importantes sur l'espace public et sur les bâtiments du centre historique. Une circulation piétonne a ainsi été aménagée entre le Palazzo Ducale et le Porto Antico à travers la ville ancienne. Ce premier pas a été suivi par la réhabilitation et la mise en valeur d'une partie des nombreux palais qui structurent le centre historique (les fameux Rolli, qui accueillent à tour de rôle, au temps de la splendeur de la République génoise, tous les puis-

sants de l'époque). Des mesures structurelles ont également été mises en œuvre, avec plus de 200 millions d'euros de fonds (européens, notamment). L'image de la ville s'en est fortement ressentie et les Génois ont retrouvé peu à peu confiance dans leur “génie” et dans leur avenir.

### Un succès populaire et international

Après la désignation de la ville comme l'une des “capitales européennes de la culture” pour 2004 (avec Lille), la constitution de la société Genova 2004, avec 35 millions d'euros de dotations, et la préparation de quelque 285 événements dans toute la ville ont contribué à sceller le partenariat public-privé et à dynamiser les énergies jusqu'ici dispersées. “Gênes 2004” fut une réussite populaire, avec 2,8 millions de participants, dont plus d'un million de visiteurs étrangers – une première. Des équipements comme l'aquarium, réalisés par Renzo Piano, aujourd'hui le premier d'Italie par le nombre de ses visiteurs, et les anciens magasins du coton, réhabilités et transformés par le même architecte, connaissent un immense succès. Les retombées sont importantes et la renaissance de l'espace portuaire a pu se poursuivre, avec plus ou moins de facilité selon le cas, à un rythme soutenu, d'autant que les installations industrialo-portuaires ont peu à peu été déplacées en périphérie.

En 2006, les palais des Rolli ont été inscrits par l'Unesco sur la liste du Patrimoine de l'Humanité et un nouvel événement, les Rollidays, a été créé sur deux jours au mois de mai, qui a permis d'étendre la stratégie de promotion de la ville à des sites

moins connus (ils sont plus de 80 à Gênes). En 2007, après les changements d'élu et d'administration à la tête de la municipalité que dirige désormais Marta Vincenzi, cette stratégie a été relancée et élargie à de nouveaux champs : concept de “ville numérique”, renouvellement des quartiers, achèvement du waterfront, initiatives en faveur des jeunes créateurs... La ville a lancé l'idée d'une “biennale de la Méditerranée” qui aura lieu cette année et décide d'accueillir la prochaine “biennale européenne des villes et des urbanistes”, en 2011. Un déploiement tous azimuts qui traduit les nouvelles ambitions européennes de Gênes.

Aujourd'hui, estime Anna Castellano, le bilan est très conséquent : “Gênes est à la fois l'une des cités italiennes les plus attractives pour la classe créative et une ville où les Génois disent vouloir vivre et rester (à plus de 80 %, selon un sondage réalisé en 2008). Et l'impact sur l'économie et le développement de l'ensemble de la région est important, car il touche aussi les autres ports ligures comme Savone ou La Spezia.” Le point critique reste la coordination entre l'ensemble des acteurs et la synergie entre un certain nombre d'initiatives, notamment au niveau métropolitain. Le port, en particulier, développe ses propres logiques. Renzo Piano a récemment proposé de prolonger le mouvement de reconquête des espaces portuaires et a confié à une petite équipe, installée in situ sur un bateau, le soin de préparer et de mettre en scène cette nouvelle étape, en s'appuyant sur un processus de discussion et de concertation qui avait fini par manquer. Cette démarche de changement graduel est donc appelée à un nouvel avenir. | P.G.

Comme souvent, la réalité paraît moins heureuse, avec des difficultés sociales persistantes, une cohabitation plus ou moins harmonieuse des communautés ou le maintien d'activités minières ou chimiques polluantes, peu concernées par la démarche. Les espaces à valoriser, a expliqué Ulrike Rose, sont encore très nombreux, car "l'effet Zollverein est resté limité concernant la qualité de vie", sur un territoire parcouru sans grandes précautions par les infrastructures de transport (autoroutes et voies rapides, voies ferrées, canaux...). Avec sa désignation, Essen a certes pris une longueur d'avance, talonnant Duisburg ou la capitale du Land Düsseldorf dans le leadership régional, "mais c'est désormais toute la Ruhr qui doit être impliquée", a-t-elle insisté.

### Marseille : un besoin de transversalité et d'innovation

À Marseille, ont souligné de concert Christian Brunner, directeur de l'Agam, et Bertrand Collette, chargé de mission "Capitale européenne de la culture" pour Marseille Métropole, "la gouvernance urbaine est aussi une pièce majeure du dispositif de préparation de l'événement programmé pour 2013". Il faut en effet associer maîtrise d'ouvrage et collectivités territoriales, fédérer les énergies, faire partager réellement les valeurs retenues dans le cadre de la candidature, sur un territoire de référence de près de deux millions d'habitants. Une gageure dans une agglomération historiquement et spatialement fragmentée ? Pour relever le défi, la création d'une structure de projet indépendante des collectivités territoriales, mais financées par elles, est un avantage, a estimé B. Collette, "car cela répond au besoin de transversalité et d'innovation, à une nouvelle approche de l'aménagement des espaces publics et, au final, à la volonté de faire mieux, mais surtout différemment".

L'expression de cette différence est censée se matérialiser dans la gestion de grands projets qui, sans la mobilisation due au label "Capitale européenne de la culture" et... aux délais qui courent d'ici à 2013, n'auraient peut-être pas vu le jour. Du Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (Mucem), dont la première pierre a été posée le 30 novembre dernier (architectes : Rudy Ricciotti, associé à C+T architecture) et qui constituera le "vaisseau amiral" des réalisations marseillaises, à la mutation programmée des espaces publics du Vieux Port, en passant par le Centre régional de la Méditerranée et la valorisation de la collection du Fonds régional d'art contemporain, c'est en effet tout un "horizon commun" qui se dessine dans la métropole phocéenne et



dans les villes associées d'ici à trois ans. Mais il s'agit aussi de "faire sortir la culture de ses cathédrales", fussent-elle médiatiques, en associant la société civile, en décloisonnant les champs d'activité très délimités et en valorisant le "savoir vivre ensemble" ancestral des Marseillais, parfois mis à mal.

"À ces conditions, a conclu Bertrand Collette, la culture peut parvenir à concurrencer sinon à supplanter le sport dans la participation du grand public et la notoriété de Marseille à l'extérieur". Car l'Euro de football se profile déjà à un horizon proche : 2016... Au-delà de cette ambition et des opportunités provoquées par cet événement, il s'agit, selon Ch. Brunner, de "formuler un projet global de transformation de la ville, s'appuyant sur le repérage de lieux-phares susceptibles de lui donner une dimension symbolique, y compris de façon éphémère." Friches, quais, îles, ponts, forts et même carrières seront mobilisés au bénéfice d'un signal fort lancé par Marseille à toute la Méditerranée. Car chacun le sait, depuis "Lille 2004", l'image perçue ne tarde guère à faire ressentir ses effets sur la réalité vécue, sans nécessairement tout résoudre. Accélérateur de tendances et catalyseur d'énergie, le label européen n'aurait donc, lui aussi, que des vertus. Reste à le démontrer une nouvelle fois sur le terrain. Patrimoine et culture, déjà placés au cœur des stratégies des villes européennes, sont par conséquent appelés à y rester pour un certain temps... | P.G.

**Le musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, dû à Rudy Ricciotti, sera implanté à Marseille.**



Close up

## Genoa: a "model" for living?

The late 1980s saw Genoa in the midst of a full-blown identity crisis. The slumps in heavy industry and port activity, together with rocketing unemployment, had bled the former city-state white, with the loss of 200,000 inhabitants. To pull through Genoa put its money on a complete change of strategy: enhancement of its historic heritage and the boosting of a hitherto feeble tourist industry. The process was a very gradual one, recalled Anna Castellano, who at the time was deputy mayor in charge of tourism and international promotion. The chosen take-off point, in 1992, was the commemoration of the "discovery of America" by Christopher Columbus, for which Genoa-born architect Renzo Piano set about the transformation of the Porto Antico, the Old Port.

In 1990 an initial strategic conference had opted for giving priority to development of the knowledge-driven economy and tourism. Eleven years down the track, in July 2001, and despite the shadow cast by violent demonstrations, the G8 nonetheless left a positive mark in the form of major improvements to public spaces and buildings in the Old Town. One such modification was the creation of a pedestrian pathway through the Old Town, from the Palazzo Ducale to the Porto Antico. This first step was followed by the rehabilitation of some of the many palaces, the famous *rolli* which, during the golden age of the Republic of Genoa, welcomed all the great and powerful of the time. Structural measures were implemented too, costing over 200 million euros, largely from the EU.

### Success at home and abroad

Hot on the heels of the city's designation as one of the two European

Capitals of Culture for 2004 – the other being Lille – came the formation of Genova 2004, a company floated with donations totalling 35 million euros. Organisation of some 285 events in the city helped seal the public-private partnership and concentrate hitherto dispersed energies. "Genoa 2004" was a great popular success, drawing 2.8 million people, over a million of them from abroad – a real first for the city. Facilities like Renzo Piano's aquarium – now number one in Italy in terms of visitors – and the same architect's rehabilitation/transformation of the old cotton warehouses were equally appreciated by the public. The spill-over effects were significant and since then the rebirth of the port area has gone ahead, rapidly and more or less easily, helped by gradual transfer of the port/industrial facilities to the periphery.

In 2006 the *rolli* found their place in the Unesco World Heritage catalogue and the *Holidays*, a new two-day event in May, has enabled extension of the promotional strategy to over 80 lesser-known sites in the city. In 2007, after the municipal elections brought in a new team headed by mayor Marta Vincenzi, this strategy was expanded and taken further, with the "digital city" concept, neighbourhood regeneration, completion of the waterfront project and initiatives to help young designers and artists. The city also launched the idea of a "Mediterranean Biennial", which will become a reality this year, and opted for hosting the next European Town Planners Biennial in 2011. This all-embracing enthusiasm speaks volumes about Genoa's new European ambitions.

As Anna Castellano sees it, the balance sheet is more than impressive: "Genoa is both one of the most attractive cities in Italy for creative people, and a place where the residents say they want to live and keep on living – more than 80% of them according to a survey carried out in 2008. The impact on the economy and the development of the region as a whole is very marked, as it has also carried over to other ports like Savona and La Spezia." The critical points remain coordination between the actors as a whole and synergy between a number of projects, notably at metropolitan level. The port, in particular, is developing its own internal logic. Renzo Piano recently suggested extending the reclamation of the port area and has set up a small team, based on-site in a boat, to work on this new phase; one feature will be a process of discussion and dialogue whose absence had started to make itself felt. Genoa, then: an agenda for gradual change and a new future in the offing. | P.G.





VERS LA FIN DES MODÈLES URBAINS ?

# LES VILLES SE JOUENT DES MODÈLES... ET DES FRONTIÈRES

*En se profilant comme acteurs de la mondialisation, les villes prennent pied sur des espaces internationaux complexes, où se croisent les stratégies d'opérateurs économiques offensifs et les médiateurs proliférants de la soft gouvernance. Qu'ont-elles à y gagner ? À Nancy, pas moins de trois ateliers ont été consacrés à la circulation du "fait urbain" à travers les frontières, hier et aujourd'hui* <sup>1/</sup>. Synthèse par Richard Quincert.

Peut-on exporter les modèles urbains européens à travers le monde ? Francis Cuillier, président du Conseil français des urbanistes (CFDU), s'est très vite démarqué de la question. "On n'exporte pas la ville européenne, on exporte des produits – des trains, des opéras, des aéroports, etc. –, alors qu'il faudrait exporter les méthodes d'un urbanisme respectueux des cultures locales et qui couple transports et urbanisation". Pendant des siècles, l'Europe fut la première source de l'urbanisme pour le monde entier. "Est-ce toujours le cas ?", a questionné Nicolas Buchoud, délégué à l'action internationale du CFDU et conseiller auprès du président de la Région Île-de-France. "La question urbaine vient d'être brutalement transformée par la crise financière et le défi climatique. Pourrions-nous exporter les réflexions innovantes lancées en Europe pour y faire face – la consultation sur le Grand Paris ou la politique environnementale du Land Rhénanie du Nord-Westphalie ?"

## Pour des échanges à double sens

"Le continent européen est un modèle de décentralisation poussée, estime Sara Heoflich de Duque, directrice de projet au Secrétariat mondial de l'organisme Cités et gouvernements locaux unis (CGLU) <sup>2/</sup>. En cela, l'Europe a un temps d'avance sur une tendance lourde qui se répand partout dans le monde." Elle apprécie moins l'idée de transferts à sens unique. "L'histoire longue qui a produit le maillage serré des villes européennes n'est pas transférable partout. À l'inverse, nous avons à apprendre d'autres villes qui se développent dans des contextes très différents – par exemple, du modèle chinois très centralisé et focalisé sur l'économie, qui produit des résultats impressionnants."

"C'est parce que nous appartenons à la vieille Europe que nous avons quelque chose à apporter aux autres", répond Nicolas Samsen, chargé de mission auprès du président de l'AREP <sup>3/</sup>. L'exportation ne saurait porter sur des modèles bâtis – "nos lotissements, nos boîtes à chaussures, nos grands ensembles n'ont rien de très attractif" – ni sur le projet urbain – "il n'y a pas de demande pour cette notion" –, mais sur trois produits dont l'Europe a une maîtrise exclusive : les technologies de la durabilité (maîtrise des inondations au Viêt-Nam par exemple), les chefs d'œuvre qui assurent le renom de la marque Europe et le recul de l'histoire, "qui manque à bien des villes émergentes et peut leur apporter l'éclairage exclusif de nos erreurs passées – Shanghai pourrait avantageusement tirer profit du récit des crises de La Défense, par exemple".

## Faire circuler les connaissances

De même, pour João Teixeira, président du Conseil européen des urbanistes, la période où l'urbanisme européen fournissait le monde en modèles de villes à imiter est terminée. "La décolonisation a mis fin aux relations à sens unique. Nous sommes entrés dans une ère de multilatéralisme, où les messages qui circulent sont moins des modèles urbains que des savoirs sur les villes et la manière de les faire évoluer". Dans cette économie de la connaissance urbaine, J. Teixeira a souligné l'importance des universités européennes, qui attirent des étudiants du monde entier, et des réseaux d'échanges entre les villes et les associations professionnelles.



Xavier Crépin et João Teixeira

<sup>1/</sup> Cet article a été rédigé à partir de trois ateliers tenus à Nancy : "L'exportation des modèles urbains européens à travers le monde", atelier n°4 préparé par le Conseil français des urbanistes (CFDU) ; "Le concept de ville nouvelle a-t-il encore du sens pour le développement des villes européennes ?", atelier n°2 préparé par l'Audeso et l'IAU-IdF, en collaboration avec BNSP (Pays-Bas) et en partenariat avec l'International New Towns Association (INTA) ; et enfin "Les villes transfrontalières, nouveaux pôles de développement du territoire européen", atelier n°15 préparé par l'Agur en partenariat avec la Mission opérationnelle transfrontalière (MOT) et Euromot.

<sup>2/</sup> Créé il y a cinq ans pour représenter les villes et les collectivités territoriales auprès des agences des Nations Unies - [www.cities-localgovernments.org](http://www.cities-localgovernments.org)

<sup>3/</sup> Qui réalise des gares et des quartiers urbains partout dans le monde - [www.arep.fr](http://www.arep.fr)

Dans de nombreux cas, nos modèles bâtis n'ont plus rien d'attractif : on ne peut se proposer de les exporter, a estimé Nicolas Samsoen.



4/  
Institut des sciences et des techniques de l'équipement et de l'environnement pour le développement, partenariat français pour la ville et les territoires - www.isted.com

5/  
Auquel *Urbanisme* avait consacré un important article : Anne Fénot et Cécile Gintrac, "Achgabat (1991-2006) : quinze années de chantier au service du père des Turkmènes", *Urbanisme* n° 357, sept.-oct. 2007, pp. 34-38.

6/  
Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung, basée à Berlin - www.srl.de

7/  
Agence d'urbanisme (Paris) spécialisée dans le développement urbain durable en Méditerranée.

8/  
Agence d'urbanisme et de développement Essonne-Seine-Orge (Audeso), dont la directrice Anne-Véronique Vernardet animait l'atelier.

9/  
Le Syndicat d'agglomération nouvelle d'Evry (SAN) a été transformé en communauté d'agglomération le 1<sup>er</sup> janvier 2001.

Le même déplacement a été opéré par Xavier Crépin, délégué général de l'agence de coopération internationale ISTED /4. "La France est déjà un grand exportateur de modèles (Bouygues à Achgabat, par exemple) /5 et de services à l'environnement (Veolia pour les déchets ou l'assainissement). Mais pouvons-nous être plus actifs sur la demande urbaine ?" Évoquant les formidables défis de croissance des villes d'Afrique ou d'Asie et leurs besoins en matière grise, Xavier Crépin en a appelé à la multiplication des partenariats pour diffuser le savoir-faire européens, saluant au passage les "percées" à l'international réalisées par les agences d'urbanisme.

### Un modèle de durabilité et de cohésion sociale ?

"Les villes européennes sont trop différentes pour qu'on puisse parler d'un modèle, a estimé Michael Stein, président de l'association allemande SRL /6. Mais elles apportent des réponses convergentes au défi du développement durable". Et l'ingénieur cite les avancées réalisées sur les transports, l'énergie, le logement, etc., qui forment un capital de bonnes pratiques transférables à d'autres villes du monde. "Les villes européennes ne sont pas exportables en tant que produits, a conclu M. Stein, mais par les expériences qu'elles sont en mesure de partager avec les autres villes du monde".

"L'urbanisation du monde est porteuse d'enjeux graves, a renchéri Fouad Awada, consultant international et fondateur d'Urbamed /7, qui appellent d'autres échanges internationaux que l'exportation mercantile de formes urbaines – la copie de Venise à Las Vegas est un parfait contre-exemple. Le défi est de gagner la planète à une stratégie urbaine durable". Dans le monde méditerranéen, tout reste à faire : les démarches vertueuses sont l'exception, les villes sont majoritairement dirigées par des élites formées pendant les années 60-70, qui continuent d'appliquer un fonctionnalisme brutal. " Ce que l'Europe doit exporter en priorité, a conclu F. Awada, ce sont sûrement ses filières de formation des acteurs urbains.

### La seconde vie des villes nouvelles

Qu'en est-il de l'export-import de la notion de "ville nouvelle", l'un des produits les plus mondialisés qu'ait engendré l'histoire de l'urbanisme ? L'atelier qui leur était consacré, présidé par Stéphane Beudet, "enfant de la ville nouvelle d'Evry" et maire de Courcouronnes, vice-président de la Communauté d'agglomération Evry Centre Essonne et vice-président de l'Audeso /8. " Certes, tout n'a pas été réussi dans la ville nouvelle d'Evry : nous héritons de quartiers introvertis et de zones d'activités trop spécialisées. Mais la démarche pilotée par l'État de 1965 à 2000 /9 a donné un



## Cities are ignoring models – and borders

**Emerging as actors on the globalisation scene, cities are getting established in complex international spaces where economic operators armed with aggressive strategies meet proliferating advocates of soft governance. What do cities have to gain here? In Nancy no fewer than three workshops were devoted to the cross-border circulation of the “urban factor” yesterday and today./1**

*Roundup by Richard Quincerot.*

Can European urban models be exported to the wider world? Francis Cuillier, president of the French Council of Town Planners (CFDU), was quick to distance himself from the question: “We don’t export the European city, we export products – trains, operas, airports, etc. – when what we should be doing is exporting planning methods that respect local cultures and couple transport with urbanisation.” For centuries Europe was the primary source of town planning for the entire world. “Is that still the case?” asked Nicolas Buchoud, CFDU international action delegate and advisor to the president of the Ile-de-France Region. “The urban situation has been abruptly transformed by the economic crisis and the climate challenge. Couldn’t we help people cope by exporting innovative ideas developed in Europe? Consultation on Greater Paris, for example, or environmental policy in North Rhineland-Westphalia?”

### Exchanges that really go both ways

For Sara Heoflich de Duque, project head at the World of United Cities and Local

Governments (UCLG),/2 “The European continent is a model of extended decentralisation; in this respect Europe is in advance of a trend currently spreading worldwide.” She was less appreciative of one-way transfers, however: “The long history that has produced tight networking for European cities can’t be transferred everywhere. On the contrary, we have to learn from other cities which are developing in very different contexts: the Chinese model, for example, is highly centralised and economy-based, and is getting impressive results.”

“It’s because we’re a part of Old Europe that we have something to offer others,” replied Nicolas Samsoen of the AREP group./3 Exports can’t draw on built models – “our tract housing, shoebox houses and high-rise estates are not very attractive” – or on the urban project principle: “There’s no demand for it.” But it can succeed with three products only Europe does well: sustainable technology (flood control in Vietnam, for example); the masterpieces that ensure Europe’s renown as a brand name; and historical objectivity, which is lacking in lots of emergent cities and could provide them with unique input from our past mistakes: Shanghai could really learn from the crises at La Défense, for example.”

### Putting knowledge into circulation

João Texeira, president of the European Council of Spatial Planners, agreed that the time was past when European urbanism

formidable élan de développement durable avant la lettre, léguant un équilibre enviable de 60 000 emplois et 13 000 étudiants pour 100 000 habitants, un réseau interne de transports publics de 17 kilomètres, un haut niveau d’équipements et de services auxquels les habitants sont attachés...”

Une page impressionnante de l’histoire des villes nouvelles a été présentée par Lázló Bajnai, directeur général de la société de développement urbain à la Ville de Salgótarjan en Hongrie. En 1945, le régime hongrois planifié la création d’un maillage urbain régulier sur le territoire national avec deux objectifs : créer une industrie lourde et urbaniser la société. Une dizaine de villes nouvelles aussi productivistes qu’égalitaristes ont ainsi été construites en Hongrie (un millier dans l’ex-URSS), parmi lesquelles la très soviétique “Stalinville” (1949-1956) et la moderne Salgótarjan, commencée en 1956 et restée inachevée en 1989. Avec le changement de régime, ces villes ont vu leur économie s’effondrer. Elles s’efforcent aujourd’hui de freiner un déclin démographique galopant en multipliant les politiques de promotion et de régénération urbaine.

### Grande Bretagne : de la New town à l’Eco-town

En 1979, l’arrivée au pouvoir de Margaret Thatcher avait mis fin à un siècle de villes nouvelles britanniques. Mais dès 2007, Londres renouait avec cette tradition en lançant un programme de construction d’une quinzaine d’eco-towns, remédiant à la double crise du logement et du climat. Patricia Willoughby, directeur associé de l’agence David Lock Associates, a dressé le bilan de cette double aventure. Les “villes nouvelles” d’hier se portent plutôt bien, mais sont confrontées à de nouveaux défis : vieillissement de la population et des équipements, mutation des activités économiques et graves déficits environnementaux. “A la différence de l’Allemagne, estime-t-elle, tout reste à faire en Grande-Bretagne pour respecter l’agenda Zéro Carbone”. Les eco-towns s’emploient donc à rattraper le retard. Pour sa part, P. Willoughby planifie la construction d’une ville durable de 15 000 logements à Marston Vale, au cœur d’une région idyllique située entre Oxford et Cambridge. Le projet donne la priorité à la gestion de l’eau et aux énergies renouvelables. Il prévoit des urbanisations de forte densité intégrées dans le paysage, valorisant notamment les rives. Des démarches de concertation sont en cours pour impliquer les nombreuses associations de défense du territoire...



ter des formes d'urbanité innovantes, à la mesure des défis du jour". M. Sudarkis a enchaîné sur les cités déjà construites, qui ont pour la plupart perdu leur statut de "ville nouvelle". Elles se densifient, en utilisant des réserves foncières souvent largement conçues et en rénovant des secteurs en déclin devenus obsolètes. Elles s'agrandissent en lançant d'ambitieux programmes d'urbanisation : 38 000 habitants en 2015 à Marne-la-Vallée, 10 000 logements à Stevenage (Angl.), 400 000 habitants à Almere (Pays-Bas). Et elles se régénèrent en démolissant les réalisations ratées – comme en produit inévitablement tout laboratoire –, en rénovant les signes d'obsolescence et en valorisant les morceaux de bravoure qui en font de véritables conservatoires d'urbanité expérimentale.

Les intervenants à l'une des tables rondes proposées sur la fin des "modèles urbains" (au centre, Katarina de Fruyt)

### La ville nouvelle, une formule riche d'avenir ?

Michel Sudarskis, secrétaire général de l'Association internationale du développement urbain (INTA) /10, croit fermement en l'avenir des villes nouvelles, qu'il perçoit comme "un instrument logique et rationnel pour apporter des réponses aux enjeux sociaux et environnementaux de l'aménagement". De fait, dans tous les pays d'Europe, les besoins en logements sont énormes : ils ne seront pas satisfaits par la seule densification des territoires déjà urbanisés, sans doute conforme au modèle vertueux de "ville compacte", mais trop lente et trop chère pour répondre à la totalité de la demande. En outre, la démarche puissante de la ville nouvelle permet toutes les expériences : "C'est une opportunité irremplaçable de tes-

### Les paradoxes des villes transfrontalières

Les villes transfrontalières sont un autre grand front de l'innovation urbaine, non par transfert ou invention de modèles, mais par un étonnant retournement topologique. "Hier, la frontière était un bord et nos territoires étaient des culs-de-sac, a témoigné Olivier Tritz, président de l'Agence d'urbanisme Lorraine-Nord (Agape) : aujourd'hui, grâce à la coopération transfrontalière, les marges deviennent des cœurs" /11. Son agence est l'un des partenaires du Pôle européen de développement belgo-franco-luxembourgeois créé il y a une dizaine d'années en mettant en continuité des atouts hétérogènes. Ce territoire émergeant au centre de l'Europe apporte un formidable élan, qui débouche aujourd'hui sur une belle

10/ Organisation non gouvernementale reconnue par les Nations Unies et le Conseil de l'Europe fondée en 1974, avec des membres dans plus de 60 pays - www.inta-aiun.org

11/ Voir aussi L'actualité transfrontalière n°54, MOT, novembre 2009.



Les questions transfrontalières ont été, comme souvent, au cœur des débats des ateliers

provided the world with urban models. "Decolonisation put an end to those one-way relationships. We've moved into a multilateral era, and the messages going round have less to do with urban models than with urban knowledge skills and how to make them evolve." In terms of the urban knowledge economy he stressed the importance of Europe's universities, which draw students from all over the world, and of intercity exchange networks and professional associations.

Xavier Crépin, managing director of the international cooperative organisation ISTEED,<sup>1/4</sup> saw things from the same angle: "France is already a major exporter of models – Bouygues in Achgabat, for example,<sup>5/</sup> – and of environmental services: think of Veolia for refuse disposal and sanitation. But could we be more active regarding urban demands?" Referring to the massive growth and expertise challenges African and Asian cities are facing, Xavier Crépin called for many more partnerships to enable dissemination of European savoir-faire, while nonetheless hailing the international breakthroughs achieved by town planning agencies.

### A model of sustainability and social cohesion?

"European cities are too different for there to be talk of a model," declared Michael Stein, president of the German association SRL.<sup>6/</sup> "But they do provide convergent responses to the challenge of sustainable development." An engineer, Stein cited the progress made in transport, energy, housing and elsewhere, which add up to a capital of best practices transferable to other cities around the world. "European cities are not exportable as products," he said, "but rather in terms of the experiences they can share."

"World urbanisation is bringing very serious issues with it," added Fouad Awada, international consultant and founder of Urbamed.<sup>7/</sup> "Issues calling for international exchanges other than

commercial exporting of urban forms – the Las Vegas copy of Venice being the perfect counterexample. The challenge is to win the planet over to a sustainable urban strategy." In the Mediterranean world everything still remains to be done: virtuous approaches are the exception, cities being mainly run by elites created during the 1960s–70s, who continue to apply crude functionalism. "Europe's export priority," Fouad Awada concluded, "should be the channels for training urban actors."

### New towns: a second life

So what about the import-export side of the "new town", one of the most globalised products in urbanism's entire history? The relevant workshop was chaired by Stéphane Beaudet, "a child of the new town of Évry, mayor of Courcouronnes, vice-president of the EvryCentre Essonne Conurbation Community and vice-president of AUDES0:<sup>8/</sup> "True, Évry is not an unqualified success, with its inheritance of inward-looking neighbourhoods and its over-specialised business parks. But the approach run by the state in 1965–2000<sup>9/</sup> gave a terrific boost to sustainable development before it was called sustainable development, leaving an enviable legacy of 60,000 jobs and 13,000 students for a total of 100,000 residents, a 17-kilometre public transport network, and a level of facilities and services residents are really attached to."

A striking chapter from the history of new towns was presented by Lázló Bajnai, director general of the urban development company in Salgótarján in Hungary. In 1945 the existing Hungarian regime planned a uniform national urban network with two aims in mind: creating heavy industry and urbanising society. Of the thousand high-productivity, egalitarian new towns built in the former Soviet Union, ten – including one called "Stalinville" (1949–56) – were in Hungary; begun in 1956, modernist Salgótarján was still unfinished in 1989. With the change of regime these new

towns saw their economies collapse, and today they are still striving against galloping demographic decline with policy after policy of promotion and urban regeneration.

### The United Kingdom: from New town to Eco-town

The coming to power of Margaret Thatcher in 1979 put an end to a century of new towns in Britain. But in a return to tradition in 2007, London launched a building programme for fifteen "eco-towns" as a solution to both the housing shortage and climate change. Patricia Willoughby, associate director of the town planning and urban design agency David Lock Associates, summed up this dual adventure. The new towns of old are standing up well, but are faced with fresh challenges: ageing populations and facilities, shifts in business emphases, and major environmental shortfalls. "Unlike Germany," she remarked, "in the UK we're starting from scratch in trying to meet the Zero Carbon agenda." So the eco-towns are bent on doing some catching-up. Patricia Willoughby is currently planning a sustainable project of 15,000 housing units in Marston Vale, in the heart of an idyllic area between Oxford and Cambridge. The priority is management of water and renewable energy in a context of high-density housing integrated into the landscape, with special emphasis on riverbanks. Dialogue operations are being arranged with a view to involving the many local defence associations.

### The new town: a recipe with a future?

Michel Sudarskis, secretary-general of the International Urban Development Association (INTA),<sup>10/</sup> is a firm believer in the future of new towns, which he sees as a logical, rational instrument for providing solutions to the social and environmental issues raised by development." Housing needs are enormous all over Europe and they are not going to be met solely by densification of already urbanised territories: these latter doubtless

1/ This article is based on three of the Nancy Workshops: "Exporting European Models to the World", Workshop no. 4, prepared by the French Council of Urbanists (CFDU); "The New Town concept: still valid for Europe's cities?", Workshop no. 7, prepared by the Essonne-Seine-Orge Agency and the Ile-de-France Development and Town Planning Institute in collaboration with BNSP (Pays-Bas) and in partnership with the International New Towns Association (INTA); and "Border cities: new development hubs for Europe", Workshop no. 15, prepared by the Flanders-Dunkirk Agency in partnership with the Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) and EUROMOT.

2/ Created five years ago to put the point of view of cities and territorial local governments to UN agencies - [www.cities-localgovernments.org](http://www.cities-localgovernments.org)

3/ A builder of stations and urban neighbourhoods all over the world - [www.arep.fr](http://www.arep.fr).

4/ ISTEED: "Institut des Sciences et des Techniques de l'Équipement et de l'Environnement pour le Développement" – a French partnership for cities and territories – [www.isted.com](http://www.isted.com)

5/ See Anne Fénot and Cécile Gintrac, "Achgabat (1991–2006): quinze années de chantier au service du père des Turkmènes", *Urbanisme* no. 357, Sept-Oct. 2007, pp. 34–38.

6/ "Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung", based in Berlin - [www.srl.de](http://www.srl.de).

12/  
Cf. Hans-Günther Clev et Olivier Denert, "Villes frontières hier, villes clés demain ?", Document introductif, *Techni.Cités*, supplément au n°175 du 23 septembre 2009, pp. 54-57.

collection de succès : la dynamique créée par le site luxembourgeois d'Esch-Belval (20 000 emplois et 5 000 habitants sur la frontière), l'Opération d'intérêt national annoncée en octobre 2009 par le président français sur le secteur et le label "EcoCité" obtenu en novembre pour le projet d'éco-agglomération transfrontalière Alzette-Belval. Un Groupement européen de coopération transfrontalière est d'ailleurs en cours de création sur le segment Esch-Belval.



Un paysage de la Lorraine d'aujourd'hui.

13/  
"Expertise de la gouvernance dans les conurbations transfrontalières en Europe" (projet EGTC), dans le cadre du programme européen Urbact II.

14/  
Richard Quincero, "Vers des grands territoires liquides ?", synthèse de la table ronde d'ouverture de la 29<sup>e</sup> rencontre de la FNAU au Havre sur "L'appel au large", *Urbanisme hors série* n° 35, pp.11-13.

15/  
International Centre for Local and Regional Development, plateforme unitaire émanant de cinq instituts de recherche et rattachant de nombreux partenaires.

Pour Olivier Denert, directeur de projet à la Mission opérationnelle transfrontalière (MOT), "ces villes atypiques, où réside un tiers de la population de l'Union, sont les pionnières d'une coopération internationale de proximité, des laboratoires de citoyenneté hyper-européenne où s'explorent des formes de solidarité inédites, à partir de projets urbains et de services partagés" /12. Christian Lamour, géographe au centre de recherches luxembourgeois CEPS INSTEAD, a présenté la synthèse d'une expertise réalisée sur 6 des 60 conurbations transfrontalières d'Europe /13. Toute frontière est une fracture : elle borne des aires de gouvernement disjointes, sépare des mondes politiques et administratifs hétérogènes, tronque les pyramides décisionnelles et fragilise les coopérations – ne serait-ce que par la superposition des calendriers électoraux, qui plonge les territoires transfrontaliers dans une suite ininterrompue d'incertitudes. Malgré ces handicaps, des leaderships urbains transfrontaliers émergent partout en Europe, sous forme de communautés d'abord informelles, puis institutionnalisées. Leurs principales motiva-

tions sont la gestion des flux transfrontaliers – ces villes sont aussi "liquides" que l'avait souligné la précédente rencontre de la FNAU /14 – et l'harmonisation des services à la population.

### Groupements européens, cités jumelles...

Katarina De Fruyt a présenté la forme juridique du "Groupement européen de coopération transfrontalière" à travers deux exemples de GECT franco-belges. En 2006, le Parlement européen a créé cet outil de coopération transfrontalière, transnationale ou régionale "dans le but exclusif de renforcer la cohésion économique et sociale" – une formulation restrictive marquant la prudence des autorités centrales à l'égard de ces dialogues "à la limite". Début 2009, K. De Fruyt a participé à la création de deux organismes de ce type. Le GECT de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, dont elle est co-directrice, a succédé à dix-sept ans de collaborations informelles animées principalement par Lille et centrées sur une stratégie de métropolisation. De même, le GECT West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale a remplacé une plate-forme transfrontalière informelle créée en 2004 pour fédérer deux territoires voisins francophones et néerlandophones. "Ces GECT sont les laboratoires des gouvernements multi-niveaux qui seront un jour nécessaires, a estimé K. De Fruyt. Ils renforcent la pérennité de la coopération transfrontalière en la rendant moins dépendante des aléas de la vie politique".

La frontière entre Irlande du Nord et du Sud n'a pas toujours été pacifique, loin de là : la création d'une agglomération transfrontalière y prend donc un relief particulier. John Driscoll, directeur de projet ICLRD /15 de l'agglomération Dundalk-Newry, en a présenté la genèse. En 2006, une étude stratégique intitulée *Tradelreland* a montré l'intérêt d'un bipôle associant sur la frontière, à mi-chemin entre Belfast et Dublin, Dundalk (au Sud) et Newry (au Nord), qui compte ensemble 200 000 habitants. Piloté par une structure restreinte, ce projet fortement marqué par le développement durable se concrétise avec le lancement d'un centre d'excellence en énergies durables, d'une zone de services internationaux, d'un "géotourisme" valorisant le patrimoine naturel, d'un programme de rénovation urbaine et de diverses études transversales. Les handicaps à surmonter sont nombreux : différences d'institutions, de monnaies, de statistiques, de procédures administratives – un programme de formation unifié a été créé pour les fonctionnaires des deux villes... "Rien n'est facile, a plaidé J. Driscoll, mais le premier pas est fait : aujourd'hui, l'agglomération Dundalk-Newry figure sur la carte des villes transfrontalières d'Europe".

fit with the virtuous “compact city” model, but the process is too slow and too costly to meet the demand in toto. The new town approach has the added advantage of allowing unlimited experimentation. As Michel Sudarskis said, “It’s a once in a lifetime opportunity to test innovative urban responses adapted to today’s challenges.” Those already built, he said, have mostly lost their “new town” status: they are densifying by making use of a generous supply of spare land and by renovating declining, obsolete sectors. They expand via ambitious urbanisation programmes: Marne-la-Vallée in France will have 38,000 inhabitants in 2015; Stevenage in England will have 10,000 houses and Almere in Holland will have a population of 400,000. They regenerate by demolishing what doesn’t work – the failures that are inevitable in any innovative approach – as well as by covering up signs of obsolescence and highlighting the bravura components that make them real experimental planning conservatories.

### Cross-border urban paradoxes

Cross-border cities are another spearhead for urban innovation, not because of transfer or invention of models, but because of an amazing topological reversal. “Yesterday,” said Olivier Tritz, president of the North Lorraine Agency (AGAPE), “the border was an edge and our territories were dead ends. Today, cross-border cooperation means the edges become heartlands.”/11 His agency is one of the partners in the France-Belgium-Luxembourg European Development Hub founded some ten years ago as a way of bringing continuity to a mix of assets. The powerful thrust accompanying the emergence of this territory in the centre of Europe led to a string of successes: the dynamic triggered by Luxembourg’s Esch-Belval site (20,000 jobs and 5,000 residents on the border); the government-approved operation for the same sector announced by the French president in October 2009; and the “Eco-Cities” certification granted last November to the Alzette-Belval

cross-border eco-conurbation project. A European Cross-border Cooperation Grouping is also in the process of creation in the Esch-Belval sector.

For Olivier Denert, project director for the Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT), “these atypical cities – which are home to a third of the EU population – are pioneers of a local/international form of cooperation: hyper-European citizenship laboratories where brand new types of mutual aid are being explored via urban projects and shared services.”/12 Christian Lamour, a geographer at Luxembourg’s CEPES INSTEAD research centre, presented the summary of an appraisal of 6 of Europe’s 60 cross-border conurbations./13 Every border is a rupture: it marks off separate areas of government, separates political and administrative worlds, truncates decision-making pyramids and weakens cooperative ventures – if only by an overlay of electoral calendars which inflicts an endless series of uncertainties on the territories concerned. Despite these handicaps, cross-border urban leaderships are springing up all over Europe, in the form of communities which are initially informal, then institutionalised. Their main incentives are management of transfrontier flows – these cities are as “fluid” as the previous FNAU congress pointed out./14 – and harmonisation of services for the population.

### European groupings, twin cities – and more

Katarina De Fruyt presented the juridical version of “Expertising Governance for Transfrontier Cooperation” (EGTC) via two Franco-Belgian examples. The European Parliament created this instrument for transfrontier, transnational and regional cooperation “with the sole aim of enhancing economic and social cohesion” – a restrictive form of words that illustrates the central authorities’ prudence regarding this kind of “on the boundary” dialogue. Early in 2009 Ms De Fruyt took part in the creation of two bodies of this type. The Lille-

Kortrijk-Tournai Eurometropolis EGTC, of which she is co-director, came after seventeen years of informal collaboration mainly organised by Lille and focusing on a strategy of metropolisation. Similarly, the Wes-Vlaanderen/Flanders-Dunkirk-Côte d’Opale EGTC replaced an informal cross-border platform set up in 2004 to bring together two neighbouring territories, one French-speaking, the other Flemish-speaking. “These EGTCs,” Ms De Fruyt feels, “are laboratories for the multi-level governments that will be necessary one day. They made cross-border cooperation more durable by reducing its dependence on the political scene.”

The border between Eire and Northern Ireland has certainly not always been a peaceful one, and so the creation of a transfrontier conurbation constitutes a singular situation. John Driscoll, director of the International Centre for Local and Regional Development (ICLRD)/15 project for the Dundalk-Newry conurbation, explained how it came about. In 2006 a strategic study titled Tradelreland demonstrated the interest of a dual hub on the border, halfway between Belfast and Dublin. The hub would associate Dundalk in the South and Newry in the North, with a total of 200,000 inhabitants. Overseen by a small organising body and with a pronounced sustainable development bias, the project is taking shape with the launch of a sustainable energy centre of excellence, an international services zone, “geotourism” focusing on the natural heritage, an urban regeneration programme and a diversity of transversal studies. The handicaps are many – differences of institutions, currencies, statistical and administrative systems – so a unified training programme has been created for civil servants in both cities. “None of this is easy,” said John Driscoll, “but the first step has been taken: today the Dundalk-Newry conurbation is there on the map of transfrontier cities in Europe.”

7/  
A Paris town planning agency specialising in sustainable urban development in the Mediterranean region.

8/  
AUDES0: the Essone-Seine-Orge Planning Agency, whose director is Anne-Véronique Vernardet.

9/  
Évry became a Conurbation Community on 1 January 2001.

10/  
An NGO founded in 1974 and recognised by the United Nations and the European Council. It has members in 60 countries - [www.inta-aiavn.org](http://www.inta-aiavn.org)

11/  
See also *L’actualité transfrontalière*, no. 54, MOT, November 2009.

12/  
Cf. Hans-Günther Clev and Olivier Denert, “Villes frontières hier, villes clés demain”, introductory document, *Techni.Cités*, supplement to no. 175, 23 September 2009, pp. 54-57.

13/  
“Expertising Governance for Transfrontier Conurbations”, part of the “EGTC” URBACT project.

14/  
Richard Quincero, “Vers des grands territoires liquides?”, roundup of the opening Round Table at the 29th FNAU congress in Le Havre, *Urbanisme*, special no. 35, pp. 11-13.

15/  
International Centre for Local and Regional Development: a platform bringing together five research institutes and numerous partners.

16/  
The second-largest conurbation in France’s Rhône-Alpes Region (total 6 million inhabitants), Geneva is also the second-largest in Switzerland (total 7.5 million inhabitants) – [www.projet-agglo.org](http://www.projet-agglo.org)





La ville nouvelle d'Evry (Essonne).



Dans le centre reconstruit de Dunkerque.

**Emergence of the France-Vaud-Geneva conurbation**

Also on the map is the France-Vaud-Geneva conurbation, even though Switzerland is not a member of the European Union. Conurbation project chief Frédéric Bessat outlined the marked interdependence between Geneva, long an international city, and its neighbouring territories in France and the Canton of Vaud: "The presence of the border, with its 500,000 crossings per day – the conurbation has 860,000 inhabitants – heightens the contrasts between centre and periphery and speeds up the urban sprawl the Conurbation Project is out to control." Reacting to the

pressure of events, cross-border cooperation has accelerated, with help from two high-level backers: Switzerland, which already has a pro-conurbation policy, is offering to co-finance spending on transport (including on the French side of the border) in return for a thoroughgoing sustainable development project; and the Rhône-Alpes Region, which as part of its major infrastructures project policy, has already identified Geneva as second only to Lyon in size in the region, /16 and is prepared to co-finance bio-corridors on Genevan soil. An intense programme of cross-border studies has led to enlargement of the circle of political, administrative and technical actors involved, to the point where the critical mass for an operational dynamics has now been reached. For the moment the contract-based agenda has given birth to a cross-border cooperation body under Swiss law, and a semi-public intermunicipal grouping in France. | R.Q.

### L'émergence de l'agglomération franco-valdo-genevoise

Tout comme l'agglomération "franco-valdo-genevoise", bien que la Suisse n'appartienne pas à l'Union européenne. Frédéric Bessat, chef de projet du Projet d'agglomération, a décrit la forte interdépendance entre Genève, ville internationale de longue date, et ses territoires voisins en France et dans le canton de Vaud. "La présence de la frontière, traversée chaque jour par 500 000 déplacements (pour une agglomération de 860 000 habitants), accentue les contrastes entre centre et périphérie et accélère le processus d'étalement urbain, que le Projet d'agglomération cherche à maîtriser". Sous la pression des événements, la coopération transfrontalière s'est accélérée, avec deux soutiens d'échelon supérieur : la Suisse qui,

par sa politique des agglomérations, offre de cofinancer des investissements en transports (y compris sur sol français) sous condition d'un projet cohérent de développement durable ; et la Région Rhône-Alpes qui, au sein de sa politique de grands projets, a identifié l'agglomération de Genève comme la deuxième après celle de Lyon /16 – et pourra cofinancer, par exemple, des couloirs biologiques sur sol genevois. Un programme intensif d'études transfrontalières permet d'élargir le premier cercle des acteurs politiques, administratifs et techniques impliqués, jusqu'à atteindre une masse critique suffisante pour créer une dynamique opérationnelle. Contractuelle, la démarche débouche actuellement sur la création d'un organisme de coopération transfrontalière de droit suisse et d'un syndicat mixte intercommunal côté France... | **R.Q.**

16/  
Deuxième agglomération de Rhône-Alpes (6 millions d'habitants), Genève est également la seconde de la Suisse (7,5 millions d'habitants) - [www.projet-agglo.org](http://www.projet-agglo.org)



VERS LA FIN DES MODÈLES URBAINS ?

# LE GRAND PARIS, MÉTROPOLE EXPORTABLE ?

*Une large consultation organisée auprès du grand public et des professionnels de l'aménagement du territoire, français et étrangers, a permis d'imaginer la "ville-monde" française à l'horizon 2030. La demi-journée consacrée à ce grand territoire métropolitain en gestation, en présence de nombreux protagonistes du dossier, aura sans doute contribué à faire mûrir les réflexions sur l'identité de la "métropole post-Kyoto" /1. Synthèse par Pascale Decressac.*

1/  
"Les métropoles de l'après-Kyoto : les leçons de la consultation sur le Grand Paris", atelier n°9 préparé par l'Atelier parisien d'urbanisme et l'IAU Île-de-France, en partenariat avec le réseau Metrex des régions et aires métropolitaines d'Europe.

"Qu'est-ce que le Grand Paris aujourd'hui et que doit-il être demain ?", a questionné d'emblée Vincent Fouchier, directeur général adjoint de l'IAU, qui animait l'atelier. Trois équipes étrangères ayant travaillé directement sur le projet du Grand Pari(s) ont, en tout premier lieu, confronté leurs visions de la métropole parisienne "post-Kyoto".

## Plus concentré ou multipolaire ?

Soulignant le contraste entre la capitale, attrayante et médiatique, et sa banlieue, concentré hétéroclite de petites municipalités voulant chacune se doter d'équipements séduisants pour attirer des "habitants-travailleurs-électeurs", l'équipe néerlandaise MVRDV a retenu le principe d'un "Paris plus petit" qui devra s'adapter à l'après-Kyoto, à la hausse de la démographie et de la demande de consommation, à un besoin croissant de bien-être et à une chute probable des ressources naturelles. "Le protocole de Kyoto ne doit pas être vu comme un blocage, mais plutôt comme un moyen d'être plus responsable et finalement plus ambitieux", a ainsi observé Jeroen Zuidgeest. Passé au crible du *City calculator* néerlandais (une matrice d'analyse en 3D), le "Grand Paris" est bien placé en termes de qualité de vie, mais moins bien classé pour la consommation d'énergie et l'empreinte écologique, et divisé économiquement, avec une densité d'emploi dix fois supérieure à Paris intra-muros par rapport au territoire francilien. La capitale est ressortie de cette "machine à analyser les besoins urbains" à la fois rétrécie et densifiée autour de l'hypercentre, avec comme priorités d'améliorer



Chantier dans le XIII<sup>e</sup> arrondissement de Paris.

l'attractivité économique en renforçant les infrastructures de transports en commun et de redonner une cohérence aux "sous-ensembles autistes" actuels... L'équipe britannique Rogers Stirk Harbour & Partners a estimé pour sa part indispensable de "reconstruire la gouvernance métropolitaine francilienne" en constituant des agglomérations plus grandes, afin de rééquilibrer les relations entre Paris et la métropole large. Mais il s'agit aussi de "construire Paris sur Paris" et d'améliorer le réseau de transports en commun de l'actuelle banlieue en



Vincent Fouchier



Jeroen Zuidgeest (équipe MVRDV)

créant des lignes de circonférence, ainsi qu'une liaison TGV internationale connectée directement avec La Défense, pas moins. La métropole ainsi créée serait plus "verte", plus équilibrée économiquement et socialement. Membre de l'équipe de projet, Mike Davies a observé que "les études ont généré une conscience de Paris Métropole qui n'existait pas clairement avant" : en franchissant les barrières conceptuelles entre villes et régions, elles ont créé de nouveaux liens et ouvert de nouvelles pistes de dialogue au niveau métropolitain. Pour Mike Davies, les études doivent dépasser les divisions politiques, car la durabilité et l'avenir climatique dépassent les frontières politiques et territoriales. "Le grand dialogue et le débat public qui ont eu lieu constituent une base de référence pour les actions métropolitaines", a estimé Mike Davies.

Enfin, l'équipe allemande LIN (Finn Geipel et Giulia Andi) a également opté pour une approche d'ensemble "s'intéressant aux pôles, mais aussi à ce qu'il y a autour", intensifiant le rapport nature ville/nature en valorisant les atouts naturels de la région, laissant les sols respirer (l'imperméabilisation contribuant à hausser la température) et favorisant la multifonctionnalité des paysages.

### Planifier pour se préparer aux enjeux post-Kyoto

Pour l'adjoint au maire d'Helsinki Hannu Pentilla, l'affaire se joue bien entendu autrement. Principale zone métropolitaine et capitale de la Finlande, mais modeste métropole au regard des standards internationaux, Helsinki relie l'ensemble du pays au reste de l'Europe. Localement, elle coopère intensément avec les zones métropolitaines proches comme celles de Tallinn (Estonie) et Saint-Petersbourg, en Russie. Pour combattre le réchauffement climatique, Helsinki entend innover : la ville s'est ainsi fixée des objectifs stricts de réductions des émissions polluantes à l'horizon 2050 et a notamment organisé un concours international sur la zone métropolitaine traduit en un plan régional et en un plan de mobilité, bases de négociations avec l'Etat. La croissance d'Helsinki a été pensée en tenant compte autant du bâti que de la nature. Ainsi, un "collier de perles" suivant le réseau ferroviaire sera créé et l'ouverture de la ville sur la mer renforcée. Et pour entériner en quelque sorte son changement d'image, Helsinki sera "Capitale du design" en 2012...

Pour sa part, la zone métropolitaine napolitaine qui s'étend sur 50 km, dépassant les frontières de la province de Naples, est un bon exemple de planifica-

tion métropolitaine, comme l'a précisé Francesco Domenico Moccia, vice-président du réseau Metrex. La région Campanie a en effet massivement investi dans les réseaux ferroviaires, notamment à grande vitesse. Afin d'éviter un étalement urbain sauvage, toute construction sur des zones encore vierges a également été proscrite, avec une vision stratégique de densification afin de répondre à la demande importante de logements (350 000 logements sur dix ans, dont 150 000 dans la province napolitaine), tout en protégeant les populations situées à proximité d'aires volcaniques et en préservant les zones fragiles – les besoins sont criants.

### Partager clairement les rôles

"Cette consultation du Grand Paris nous a apporté une nouvelle lecture des postures des acteurs, notamment de l'Etat qui se positionne enfin davantage comme un aménageur que comme un planificateur", a remarqué François Dugény, directeur général de l'IAU, saluant le dialogue noué à cette occasion avec l'Apur et l'intérêt du public pour la démarche portée par le Ministère de la culture – l'exposition Grand Paris ayant attiré 200 000 visiteurs. "Au-delà des projets d'aménagement, c'est la question du projet de société qui s'est posée", a affirmé Francis Rol-Tanguy, directeur de l'Apur, qui a jugé cette consultation à la fois rassurante et interrogative sur le futur rôle des agences. La décentralisation a profondément modifié le



Mike Davies



Mireille Ferri



François Dugény



rapport à l'aménagement et si la présence politique a de fortes chances de subsister, un vide risque d'apparaître au niveau de la présence technique qui était "l'un des éléments forts du dialogue". Les agences d'urbanisme devront se positionner dans ce contexte. Francis Rol-Tanguy a estimé indispensable de sortir du "j'autorise/j'interdis" qui est, selon lui, à l'origine de la planification "à la française" de la fin des années 60, pour aller peut-être vers des concepts plus anglo-saxons et réfléchir à l'échelle des "mégarégions". Son analyse reste optimiste : "La consultation a donné une nouvelle force à la ville ordinaire, une nouvelle articulation entre ville et transports, un nouveau rapport à la gouvernance". Autant de projets pour mieux repenser le rythme de la planification et s'adapter ainsi à l'évolution rapide de l'agglomération parisienne...

### Dense sans être explosif

Mireille Ferri, vice-présidente de la région Ile-de-France chargée de l'aménagement du territoire, a remarqué de son côté que le Grand Paris, "au moins d'un point de vue stratégique, a aujourd'hui une existence identifiée". Mais comment penser un monde qui aura changé, où le positionnement et la mobilité des "villes planétaires" devront se concevoir à l'échelle du monde ? "Les villes mondes n'ont d'avenir que si elles s'intègrent dans les territoires", a assuré l'élue régionale, citant l'économiste Saskia Sassen. Imbriquer les échelles, réintroduire les circuits courts est un exercice qui ne va pas de soi et nécessite une vision prospective, mais aussi de l'imagination et de l'audace. "Il nous faut maintenant maîtriser et équilibrer les nouveaux espaces créés par la mondialisation. L'hyper-densification est risquée, car plus le système sera intense, plus les tensions seront difficilement gérables". Il faut donc penser l'avenir en tenant compte des trois "robustesses essentielles" : sociale, environnementale et économique. "Pour Paris intra-muros et pour l'ensemble de la métropole, un consensus général est apparu autour de l'idée de densification", a rappelé François Vauglin, conseiller de Paris, vice-président de la commission Urbanisme et Logement, préférant le terme d'intensification qui permet de mieux connecter les espaces verts existants pour que la biodiversité retrouve une certaine place.

### Le dialogue comme remède ?

"On peut se mettre d'accord sur un schéma, mais au final, qui décide ?", a questionné Mireille Ferri, pour qui la consultation a mis en évidence la difficulté à trouver un pilotage politique permettant d'aller vite et d'opérer des ruptures. Pour François Vauglin,



**Wide-ranging consultation with the public and French and foreign planning specialists means we now have a picture of what France's "world city" will be like by 2030. The half-day devoted to this vast metropolitan territory in gestation – in the presence of many of the protagonists – most certainly contributed to a more profound understanding of the identity of the "post-Kyoto" metropolis.** /1 *Roundup by Pascale Decressac.*

"What is Greater Paris today and what should it be tomorrow?" Vincent Fouchier, workshop chairman and deputy director general of the Paris Agency, went straight to the point. Three foreign teams who had worked directly on the Greater Paris project were present to open the discussion with their visions of the "post-Kyoto" Paris metropolis.

### More concentrated or multipolar?

Putting the emphasis on the contrast between the glamorous capital and its suburbs – that jumbled concentrate of little municipalities, each striving for the features that will pull in "residents-workers-voters" – the Dutch team MVRDV had opted for the principle of a "smaller scale Paris" that should prove adaptable to the post-Kyoto world: to rising demographics, rising consumer demand, a need for increased well-being and a probable falloff in natural resources. "Kyoto shouldn't be seen as an obstacle," said Jeroen Zuidgeest, "but rather as a means to being more responsible and, ultimately, more ambitious." Run through the Dutch "City Calculator" – a 3D analysis matrix – Greater Paris comes out well placed in terms of quality of life, but lower down the scale for energy consumption and ecological footprint, and economically divided as well: an inner city with ten times the employment density of the Ile-de-France territory as a whole. The capi-

## Greater Paris: an exportable metropolis?

tal that emerged from this "urban needs analysis machine" is thus shrunken and densified around its central area, with priorities including improved economic attractivity, better public transport infrastructures and more unity between its "self-absorbed subsets".

The British team of Rogers Stirk Harbour & Partners saw it as indispensable to "rebuild metropolitan governance in the Ile-de-France" via the formation of larger agglomerations, with a view to a new balance in the relationship between Paris and the metropolis. At the same time, "Paris has to built on Paris", with improvements to the present suburban public transport network and nothing less than a direct international high-speed train link with La Défense. The resultant metropolis would be "greener" and better balanced economically and socially. Team member Mike Davies remarked that "the studies have generated an awareness of Paris that didn't exist clearly before." By breaking through the barriers between cities and regions, these studies have created new links and opened new lines of dialogue at metropolitan level. For Mike Davis the studies have to transcend political divisions, since sustainability and the future of the climate transcend political and territorial boundaries: "The large-scale dialogue and public debate that took place form a reference base for metropolitan action," he said.

The German team LIN – Finn Geipel and Giulia Andi – also opted for an overall approach "focusing on poles, but on what's around them as well": intensifying the city/nature relationship by playing up the region's natural assets, letting the ground breathe – impermeable surfaces push the temperature up – and encouraging multi-functional landscapes.

### Anticipatory planning for post-Kyoto issues

It was only natural that Helsinki's deputy mayor, Hannu Penttilä, should see things differently. Capital of Finland and its main metropolitan area, Helsinki is a modest metropolis by international standards, but represents the link between the country and the rest of Europe. Locally there is close cooperation with such neighbouring metropolitan areas as Tallinn in Estonia and St Petersburg in Russia. To combat global warming the city intends to innovate: it has set strict standards for reduction of polluting emissions by 2050 and has launched an international competition for the metropolitan area, with a regional plan and a mobility plan providing a basis for negotiations with the state. Urban growth for Helsinki has been calculated equally in terms of building and the natural environment: for example, a "string of pearls" following the rail network will be created and the city's opening onto the sea enhanced. In confirmation of the change of image, Helsinki has been elected "World Design Capital" for 2012.

Meanwhile Naples, with a 50-kilometre metropolitan spread that overflows the boundaries of its Province, is a fine example of metropolitan planning, as Francesco Domenico Moccia, Metrex vice-president, pointed out. The Campania Region has invested massively in its rail networks, notably of the high-speed variety. As a way of avoiding uncontrolled urban sprawl, construction on hitherto virgin land has been banned, while a strategic approach to densification aims at meeting high demand for housing: 350,000 accommodation units will be provided over ten years, 150,000 of them in the Province of Naples. At the same time provision will be made for people living in volcanic areas and for preserving fragile zones; the needs in these respects are flagrant.

### A clear sharing of roles

"The Greater Paris consultation gave us a new view of the attitudes of the actors, especially the state, which in fact is behaving more like a developer than a planner." Thus François Dugéy, director general of the Ile-de-France Institute of Development and

Planning (IAU), welcoming dialogue with the Paris Town Planning Agency (APUR) and the display of public interest in the Ministry of Culture's approach: the Greater Paris exhibition drew 200,000 visitors. For APUR director Francis Rol-Tanguy, who saw the consultation as both reassuring and thought-provoking for the future of the agencies, there is a whole social project in the balance, over and above the development projects. Decentralisation has radically changed the relationship with development, and while the political commitment really looks like being lasting, a vacuum could appear in terms of the technical commitment which for Francis Rol-Tanguy was "one of the major elements of the dialogue." The planning agencies should take a clear stand in this respect, he said. It was vital to get free of the "I permit/I forbid" mentality – which he sees as the origin of the "French-style" planning of the late 1960s – and perhaps start moving towards more Anglo-Saxon concepts and thinking in terms of "megaregions". His analysis of the situation remained optimistic: "The consultation has given the everyday city new strength, a new connection with public transport, and a new relationship with governance." All these projects, then, can help towards a new orchestration of planning and the necessary adaptation to the rapid evolution of the Paris conurbation.

### Dense – but not explosive

Mireille Ferri, vice-president of the Ile-de-France Region in charge of territorial development, noted that Greater Paris, "at least from a strategic point of view, now has an identifiable existence." But how to weigh up a world destined to change, one in which positioning and mobility for "global cities" has to be designed on a global scale? "World cities only have a future if they are integrated into territories," she said, quoting economist Saskia Sassen. Slotting different levels together and bringing back short itineraries is far from obvious as exercises go; it calls for a forward-planning approach – but for imagination and daring as well. "We now have to control and balance the new spaces created by globalisation. Hyperdensification is risky: the more intense the system becomes, the harder it will be to cope with the tensions." This

means our thinking about the future has to include the three "essential strengths": social, environmental and economic. "For central Paris," said François Vauglin, Paris councillor and vice-president of the Urbanism and Housing Commission, "a consensus has taken shape around the idea of densification." However, he added, he preferred the term "intensification", which offers a better connection between existing green spaces and thus leaves room for biodiversity.

### Dialogue as a remedy?

"We can agree on a plan," said Mireille Ferri, "but in the end who decides?" As she saw it, the consultation process highlighted the difficulty of finding political pilotage that lets you move fast and break with standard practice. For François Vauglin the consultation gave a clear view of the metropolis's problems: he pointed to the contradiction the housing crisis, access problems and public transport saturation represent given the enormous economic assets of a region whose density and mixity have enabled it to cope well with the recent financial crisis. "Policies aimed only at a single aspect of a crisis will be wrong," he said, in an overt reference to the Greater Paris legislation which, in his view, is a "mechanical response" that concentrates on the transport issue at the expense of the overall diagnosis. With its reliance on clusters the legislation's "big loop" proposal takes us back to a form of zoning he sees as inappropriate to the metropolis of today.

Stressing the difficulty of dealing ecologically with the existing building stock and the need to reappropriate the "incredible asset" that is the Seine, Vauglin wondered aloud "how progress can be made without the question of democracy being raised for Greater Paris." For the environmental stakes have brought about a "major cultural shift" in terms of the city's image and the ideal of urban living: adoption of new habits by individual Parisians could supposedly make possible a 50% saving in the consumption of energy and raw materials... So everyone can do his bit in building the "world-ranking metropolis of tomorrow", on condition that the governance aspect is made clearer. In the meantime Greater Paris is getting built, at least as far as the concepts are concerned. | Pa.D.

1/  
"Post-Kyoto Metropolises: the lessons to be drawn from the Greater Paris consultation". Workshop no. 9, prepared by the Atelier Parisien d'Urbanisme and the Ile-de-France Planning Agency, in partnership with Metrex, the Network of European Metropolitan Regions and Areas.



Finn Geipel



Francis Rol-Tanguy

les difficultés de la métropole ont été clairement mises en lumière par la consultation. Il a ainsi pointé la crise du logement et les problèmes d'accessibilité et de saturation des transports en commun s'opposant aux formidables atouts économiques de la région qui, grâce à sa densité et à sa mixité, a bien résisté à la crise. " Les politiques qui ne viseraient à répondre qu'à un seul des phénomènes des crises seraient inadaptées", a estimé François Vauglin, désignant sans détours le projet de loi sur le Grand Paris qui apporte, affirme-t-il, une "réponse mécanique" à l'ensemble du diagnostic de crise en se concentrant sur la question des transports. La "grande boucle" proposée dans le projet de loi, en s'appuyant sur des clusters, renverrait à une forme de zonage inadapté, selon lui, à la métropole d'aujourd'hui.

Soulignant la difficulté à traiter écologiquement le "stock" du bâti existant et la nécessaire réappropriation de "l'atout formidable" qu'est la Seine, l'élu parisien s'est demandé "comment avancer sans poser la question de la démocratie dans le Grand Paris". En effet, l'enjeu environnemental a induit un "changement culturel majeur" en matière d'image de la ville et d'idéal de vie urbaine, puisque de nouvelles habitudes individuelles des Parisiens permettraient de réaliser 50 % des économies d'énergie et de matières premières... Chacun peut donc apporter sa pierre à l'édifice de la "métropole de rang mondial de demain", à condition que sa gouvernance en soit clarifiée. En attendant, le Grand Paris se construit, au moins au plan des concepts. | Pa. D.



Tracés et infrastructures : deux images du Grand Paris actuel.







SYNTHÈSE

# EUROPÉENNE, DURABLE, EN RÉSEAU : LA VILLE SUPERSTAR ?

*Étalées, éclatées, débordées, ségréguées, dégradées, embouteillées, polluées et polluantes, les villes européennes appellent des changements rapides et profonds. Sauront-elles s'adapter et répondre aux défis du jour ? Sans aucun doute, a répondu **Michèle Tranda-Pittion**, architecte-urbaniste et consultante à Genève, chargée d'enseignement à l'Université de Lausanne, dans une synthèse "à chaud" de la rencontre résumée par **Richard Quincerot**.*

Existe-t-il un modèle de ville européenne ? Rien n'est moins sûr, a estimé Michèle Tranda-Pittion en évoquant les identités urbaines multiples qui sont l'une des grandes richesses du continent. N'empêche ! Aussi diverses soient-elles, les villes d'Europe partagent une même idée de la cité qui les rend plus proches entre elles qu'avec Los Angeles ou Tokyo. Ce "cousinage" ne peut que se renforcer à l'avenir, avec les politiques de développement durable qui leur imposent de converger en cultivant les mêmes caractéristiques vertueuses de densité, de mixité, de proximité et de solidarité.

## Du modèle au processus

Comment construire la ville durable ? L'idée qui a traversé la rencontre est que la solution ne se trouve pas dans des modèles d'espaces ou de dispositifs techniques, mais dans des processus de décision ouverts qui décloisonnent les secteurs de l'action publique. Il n'y a pas d'objet durable, pris isolément ; mais des démarches durables parce que globales, dépassant le compartimentage des offres pour s'intéresser aux demandes sociales, pour qui le logement, les transports, l'école, les loisirs ne forment pas des domaines séparés, mais des composantes solidaires d'un mode de vie. Ce que Michèle Tranda-Pittion résume d'une formule : "Passer d'un urbanisme du produit à un urbanisme du lien, du processus..."

Mais il va falloir changer aussi de vitesse d'évolution. La disproportion est flagrante entre l'urgence des mutations imposées par le défi climatique, et la lenteur des changements que les habitants –

et bien des professionnels – sont disposés à accepter. La prise de conscience de l'énormité de la tâche n'a fait que commencer. Nous passons trop de temps à préparer des actions, à élaborer des diagnostics, à formuler des objectifs, à discuter des mesures de mise en œuvre qu'à les appliquer : trop souvent, nos plans sont dépassés aussitôt mis en place !

## L'innovation urbaine dans tous ses états

Pourtant, les villes européennes font preuve d'une formidable capacité d'innovation. Les expériences foisonnent, sur un large spectre allant des dispositifs de coordination et d'impulsion les plus généraux, comme l'association des Éco Maire en France /1, par exemple, jusqu'aux plans d'action locaux les plus pragmatiques, comme le programme Grands projets de la Ville de Lausanne /2. Chaque ville a sa manière particulière de mettre en cohérence le local et le global, le stratégique et l'opérationnel, qui donne une couleur particulière à son action et, en fin de compte, à la réalité urbaine. D'où l'importance des voyages et des échanges d'expérience comme la rencontre des agences d'urbanisme : parce qu'elles sont très diverses dans leurs configurations comme dans leurs politiques durables, les villes ont beaucoup à apprendre les unes des autres.

Parmi les multiples expériences émergentes dans les villes européennes, Michèle Tranda-Pittion a relevé la montée en puissance de plusieurs démarches non standardisées. La méthode du projet gagne de nombreuses villes : elle permet de mobiliser les acteurs sur des territoires locaux en décloisonnant les disciplines et les niveaux hiérarchiques – ce fut l'intérêt des réflexions conduites sur le Grand Paris, par exemple. La candidature à

1/ Association des maires pour l'environnement et le développement durable - [www.ecomaires.com](http://www.ecomaires.com)

2/ [www.lausanne.ch](http://www.lausanne.ch), rubrique Grands projets.

3/ [www.eurodistrictbasel.eu](http://www.eurodistrictbasel.eu)



Michèle Tranda-Pittion a assuré la synthèse générale des débats.



## RECAP

## European, sustainable, networked: the city as superstar ?

**Sprawling, fragmented, segregated, defaced, clogged, polluted and polluting: Europe's cities are crying out for rapid, deep-seated change. Are they capable of adapting to meet the challenges of their time? Absolutely, replied Michèle Tranda-Pittion, architect, town planner and consultant in Geneva, and university lecturer in Lausanne. Here Richard Quincerot sums up her on-the-spot recap of the Congress.**

Is there such a thing as a European city model? Don't be too sure, said Michèle Tranda-Pittion in her overview of the urban identities that are one of the continent's great assets. Even so, despite their diversity, the cities of Europe share a notion that gives them more in common with each other than with Los Angeles or Tokyo. This "cousinship" can only grow stronger with time, as sustainable development policies impose convergence and cultivation of the virtues of density, mixity, proximity and solidarity.

### From model to process

How to build the sustainable city? The Biennial's main strand was that the solution is to be looked for not in models of spaces or technical systems, but in open-ended decision processes that decompartmentalise public-sector action. Sustainability does not exist in isolation: rather there are approaches that are sustainable because they are

all-embracing, because they transcend supply-side pigeonholing and look to actual social demand; because for them housing, transport, school and leisure are not separate domains, but complementary components of a way of life. Which Michèle Tranda-Pittion sums up as "Moving from product-driven planning to planning based on bonding and process."

But things will have to move faster too. There's a flagrant disparity between the urgency of the changes demanded by the climate challenge and the slowness of those that residents – and plenty of planning professionals – are ready to accept. Awareness of the sheer extent of the task is only just developing. We spend too much time working up diagnoses, formulating aims, preparing action and talking about implementation, when we should be getting down to business: too often our plans are obsolete before they get off the drawing board.

### Deconstructing urban innovation

Nonetheless, European cities display a formidable ability to innovate. Experiments are going on everywhere, covering a range from the most general systems of activation and coordination – the Association of Eco-Mayors of France,<sup>1</sup> for example – through such utterly pragmatic local action plans as the City of Lausanne's Major Infrastructure Projects programme.<sup>2</sup> Each city has a way of combining the

local and the global, the strategic and the operational, that gives its measures – and ultimately everyday urban reality – a distinctive feel. Whence the importance of study trips and get-togethers like the FNAU Congress: the diversity of their configurations and their sustainability policies mean cities have a lot to learn from each other.

Among the host of experiments taking shape, Michèle Tranda-Pittion singled out the rise of a number of unconventional approaches. The project method is seducing many cities, allowing for mobilisation of local territory actors and desegregating disciplines and hierarchies: this was the interesting thing about the Greater Paris consultation, for example. Postulating for Unesco listing, too, is an atypical gambit in terms of a long-established conception of town planning: achieving recognition as part of the World Heritage is a powerful means of promotion in that it stimulates regeneration and embellishment policies embracing past, present and future. Just as unusual is the preparation, by Basel and its tri-national region, of a major international IBA-type exhibition for 2014, which will combine promotion with numerous concrete examples from the fields of architecture, urbanism and the environment.<sup>3</sup> Initiatives like these generate powerful unifying dynamics, liberating energies that transcend urban management's habitual sectorial divisions.

1/ Association of Mayors for the Environment and Sustainable Development - [www.ecomaires.com](http://www.ecomaires.com)

2/ [www.lausanne.ch](http://www.lausanne.ch), Major Infrastructure Projects menu.

3/ [www.eurodistrictbasel.eu](http://www.eurodistrictbasel.eu)

une inscription sur la liste de l'Unesco est une autre démarche atypique, qui sort des limites du domaine de l'urbanisme tel qu'il fut longtemps conçu : la reconnaissance comme Patrimoine de l'Humanité est un moyen puissant de valoriser les villes, en dopant des politiques de régénération et d'embellissement à cheval sur passé, présent et avenir. Une démarche tout aussi inhabituelle est la préparation, par Bâle et sa région trinationale, d'une grande exposition internationale de type IBA pour 2014, qui alliera les actions de promotion et la présentation de nombreuses réalisations concrètes en matière d'architecture, d'urbanisme et d'environnement /3. Ces initiatives réussissent à créer de puissantes dynamiques fédératrices, à libérer des énergies qui transcendent les découpages sectoriels habituels de la gestion urbaine.

### De l'importance des réseaux

L'exposition du Grand Pari(s) a attiré 200 000 visiteurs : c'est dire que l'intérêt pour la ville dépasse désormais largement les cercles de professionnels. Tout se passe comme si les populations urbaines et les réseaux de villes s'étaient engagés dans des processus d'apprentissage permanents impliquant des intelligences multiples, des regards croisés, des débats sur les divergences qui peuvent exister sur la manière de construire un monde plus durable. Ainsi, la rencontre européenne de Nancy a-t-elle montré que la forme des échanges internationaux n'est plus celle d'une "exportation à sens unique" de modèles européens vers le reste du monde, comme ce fut le cas les siècles précédents, mais celle du réseau fonctionnant par dissémination de contacts multilatéraux, valorisant la formidable diversité des villes du monde et de leurs expériences. Les outils de communication favorisent cette circulation tous azimuts, permettant aussi bien d'échanger avec toute la terre que de cibler les messages et les publics pertinents avec une précision croissante (passer du *broadcasting* au *narrowcasting*, a souligné Michèle Tranda-Pittion). Concluant sur un ton résolument optimiste, elle a salué la créativité des villes européennes. Parmi la riche moisson d'idées récoltées pendant la rencontre, elle a retenu in fine deux notions-clés : le " PPPP " (le partenariat public-privé-population !) et le voyage en Europe, " Grand Tour " incontournable de la ville durable... | **R.Q.**

### Networking counts

The Greater Paris exhibition drew 200,000 visitors: in other words, there is now a great deal of interest in the city coming from outside professional circles. It's as if urban populations and networks are getting involved in learning processes calling for multiple forms of intelligence and points of view, and debate about the differences of opinion as to how to build a more sustainable world. The European encounter in Nancy made it clear that international interchange is no longer the "one way export process" of past centuries, but a network functioning in terms of multilateral dissemination and enhancing the marvellous diversity of the world's

cities and their experiments. Communication tools facilitate this wholesale circulation, enabling not only interchange with the entire planet, but also the sending of increasingly specific messages to more carefully targeted audiences – the shift from broadcasting to narrowcasting, as Michèle Tranda-Pittion pointed out. Closing on a resolutely optimistic note, she hailed the creativity of Europe's cities. Among the encounter's rich harvest of ideas, she said, two really stood out for her: "PPPP" (the public-private-population-partnership) and the trip through Europe, that indispensable Grand Tour of sustainable cities. | **R.Q.**



Barcelone a misé sur son image de métropole méditerranéenne, mais doit composer avec la nécessité d'un développement plus durable.



TABLE RONDE CONCLUSIVE

# VILLES EUROPÉENNES, QUESTIONS/ RÉPONSES

*À la veille du Sommet de Copenhague, le développement durable était dans tous les esprits, mais aussi dans toutes les discussions. Inventer une ville propre, économe en énergie, solidaire et compétitive nécessitait une ambition qui, lors de cette ultime table ronde, n'a pas fait défaut aux participants, apparemment décidés à agir ensemble... et pour longtemps /1. Propos recueillis par Pascale Decressac.*

David Mangin, Grand prix de l'urbanisme 2008, a jugé d'emblée le projet européen comme étant "très entamé par la ségrégation des produits et programmes clés en main qui s'imposent, mais ne modifient pas profondément les mentalités", laissant se développer, par exemple, la ville "pour et par la voiture". Face aux crises, on pourrait améliorer la ville, a-t-il estimé, en augmentant les transports en commun, en transformant la géographie, en développant des projets culturels attractifs, "mais que fait-on des villes moyennes, des bourgs, des villages qui continuent de s'étendre ?" Or, la grande difficulté est la contradiction entre le temps – très lent – des projets et celui – très court, au contraire – des produits. Et de s'interroger sur les capacités de chacun à bouger et évoluer. "La vraie difficulté est de trouver les bonnes échelles", a-t-il remarqué, s'interrogeant sur la pertinence de l'éco-quartier dans ce domaine.

## À la bonne échelle ?

Soulignant le cap franchi dans l'histoire mondiale en 2008, celui des 50 % de citoyens (leur part devrait atteindre les 80 % d'ici vingt-cinq ans), Daniel Delaveau, maire de Rennes, a estimé que l'enjeu du développement du territoire se joue aujourd'hui dans la conception même de l'articulation des échelles de territoires : "Notre pays et l'Europe ont besoin de métropoles plus fortes, plus grandes, plus intégrées, plus cohérentes dans leur géographie et leurs compétences", a-t-il souligné. Des métropoles, des villes et des régions plus puissantes, capables donc de jouer à l'échelle européenne et en réseau. "Nos villes, nos agglomérations doivent être reconnues comme des partenaires à part entière à l'échelle européenne", a insisté l'élu, soulignant le rôle primordial de la cohésion sociale. Afin d'atteindre la taille critique indispensable à sa légitimation au niveau européen, Rennes

(qui a créé, avec Nantes, Angers, Brest et Saint-Nazaire, l'Espace Métropolitain Loire Bretagne) affiche d'ailleurs une volonté très forte de renforcer la coopération intercommunale à l'échelle de l'agglomération pour développer de grands projets.

Antoine Rufenacht, maire du Havre, a également souligné les atouts de la coopération intercommunale dans la conduite du changement. Mais c'est évidemment dans le Grand Paris que Le Havre devrait se tailler la part belle, celle de l'horizon portuaire. "Il n'y a pas de ville-monde, de métropole capable de jouer dans la cour des très grands sans ouverture sur la façade maritime" a-t-il affirmé, soulignant la vocation du Havre à devenir, avec Marseille, l'un des deux ports de niveau international dont la France a besoin. Le Havre pourrait même devenir la métropole maritime de toute une partie de l'Europe de l'Ouest, entrant alors en compétition avec Rotterdam ou Anvers... "Mais si la France veut jouer complètement la carte de la mondialisation sur les façades maritimes, elle doit positionner ses ports de commerce comme des outils au service des clients." Un pari de taille au regard du retard de la France en la matière.

1/  
Table ronde animée par Stéphane Bugat et à laquelle participaient Paul Bevan, secrétaire général d'Eurocities, Daniel Delaveau, maire de Rennes, Clara Gaymard, présidente de General Electric France, David Mangin, architecte-urbaniste, André Rossinot, maire de Nancy et président de la FNAU, et Antoine Rufenacht, maire du Havre.



David Mangin



Antoine Rufenacht



Clara Gaymard

## Coproduire le territoire de demain

André Rossinot, maire de Nancy, a comparé la façade maritime mise en avant par son homologue havrais à la "façade européenne" de la France qui, de Dunkerque à Genève, en passant par Nancy, a vocation à devenir un territoire-charnière. "Il est temps que nous valorisons les continuités nationales", a-t-il insisté. Pour relever le défi européen qui se présente, "le vrai problème est de défiger nos institutions administratives territoriales". "J'ai la passion de la ville qui attire et rend des services dans un espace élargi", a affirmé pour sa part André Rossinot. Mais pour construire en bonne intelligence et dans l'esprit du développement durable, il faut communiquer en faisant fi des découpages administratifs trop rigides pour aboutir à une réelle coproduction multi-territoriale. Il n'existe certes pas de modèle unique, mais une obligation de chacun de "faire différemment" et "d'apprendre à faire vite". Car "celui qui tardera à changer ne remplira pas les obligations du mandat politique qu'il a reçu", a estimé l'ancien ministre. En réfléchissant, agissant et communiquant comme un territoire unique, la Lorraine pourrait acquérir une réelle légitimité vis-à-vis de ses voisins européens. Cette coopération a d'ailleurs débuté à Esch-Belval, sur la frontière avec le Luxembourg, qui, "dans quinze ou vingt ans, sera un point fort de la vie européenne"... Mais cela nécessite, pour le président de la fédération, des "plates-formes de réflexion" dont les agences doivent être les fers de lance...

## La ville, moteur du changement

Pour Clara Gaymard, présidente de General Electric France, laisser aux générations futures une planète saine (en termes de finances et de ressources naturelles), c'est faire le pari de la croissance verte : "Quel meilleur laboratoire que la ville pour mettre en œuvre ce projet ambitieux ? Les outils existent, mais le problème est que l'on n'a ni modèle, ni système". Les chefs d'entreprises cherchent donc un *business model* capable de créer des "prototypes reproductibles".



Daniel Delaveau



André Rossinot



## CLOSING ROUND TABLE

# European cities: questions/answers

**With the Copenhagen summit just around the corner, sustainable development was on everybody's mind – and on everybody's lips as well. Coming up with a city that was non-polluting, energy-thrifty, unified and competitive called for a level of ambition that wasn't lacking among the participants at this final Round Table: they looked ready to take action together – and for a long time to come.** /1 Notes by Pascale Decressac.

David Mangin, winner of France's Grand Prix d'Urbanisme in 2008, wasted no time in describing the European project as "badly undermined by the segregation of imposed, readymade products and programmes that bring no real change to ways of thinking" and by letting urban development continue to be guided "by and for the car". In multicrisis situations, he felt, the city could be improved by expanded public transport, geographical change and attractive cultural projects, "but what about the medium-sized cities and the towns and villages that keep spreading?" The big problem lies between the long timeframe of projects and the very brief one of the products. Mangin also wondered about people's ability to change. "The hardest thing is finding the right scales," he said, querying the relevance of the eco-neighbourhood in this domain.

### On the right scale?

In the light of the high-water mark achieved in 2008 – 50% of the world living in cities, with 80% predicted for 25 years' from now – Rennes mayor Daniel Delaveau saw the issue of territorial development as hinging on approaches to the articulation of territorial scales: "Our country and Europe as a whole need metropolises that are bigger, stronger,

better integrated and more unified in terms of geography and skills." Metropolises, cities and regions, then, that are more powerful and thus capable of acting and networking on a European scale. "Our cities and conurbations have to be recognised as full partners at European level," Daniel Delaveau insisted, stressing the fundamental role of social cohesion. With a view to achieving the critical mass needed to become an accepted European player, Rennes – creator, along with Nantes, Angers, Brest and Saint-Nazaire, of the Loire-Brittany Metropolitan Zone – is making no secret of its determination to reinforce inter-municipal cooperation at conurbation level and so develop major infrastructure projects.

Le Havre mayor Antoine Rufenacht was another to highlight the benefits intermunicipal cooperation brings to effecting change. Obviously, though, Greater Paris is where such benefits are really going to accrue for Le Havre in its role as a port: "There's no world-city or metropolis capable of getting up there with the leaders without an opening onto the sea," he said, stressing Le Havre's destiny – shared with Marseille – as one of the two international ports France needs. Le Havre could even become the maritime metropolis for an entire segment of Western Europe, thereby competing with Rotterdam and Antwerp. "But if France wants to take the fullest possible advantage of globalisation in terms of its shoreline, she has to make sure her trading ports meet customer needs." No small order given the country's current time lag in this field.

### Coproducing tomorrow's territories

Nancy mayor André Rossinot, compared the shoreline mentioned by Antoine Rufenacht to France's "European borderline", running from Dunkirk to Geneva via Nancy and destined to

become a watershed territory. "It's time to put the emphasis on national continuities," he urged. "The real problem [in taking up the European challenge] is the de-fossilising of our territorial administrative institutions." André Rossinot spoke of his "passion for cities that attract and provide services over a broad area", but insisted that to move ahead constructively and in the spirit of sustainability, communication has to disregard inflexible bureaucratic divisions in the interests of real multi-territory coproduction. There is certainly no single mode, but each actor has an obligation to "do things differently" and "to learn to act fast": for "if you don't change you're not fulfilling your political mandate." By thinking, acting and communicating as a single territory, Lorraine could achieve real legitimacy in the eyes of its European neighbours. Cooperation has already got under way in Esch-Belval, on the border with Luxembourg: "In fifteen or twenty years this is going to be a focal point of European life." But for this to happen, said the FNAU president, there have to be "debate and discussion platforms", with the planning agencies at the cutting edge.

### The city as a motor for change

For Clara Gaymard, CEO of General Electric France, leaving future generations a healthy planet – in terms of finance and natural resources – means putting our money on eco-growth: "What better laboratory than the city for implementing this demanding project? The tools are there, but the problem is we don't have a model or a system." Company heads are looking for a business model capable of creating "reproducible prototypes", but our cities have their own key part to play: they need to construct a model that will allow individual residents to control their consumption and generate an overall reduction in energy expenditure. In this respect she saw public-private partnership as essential. Over and above the urban model another one – economic and social – has to be invented. It is going to be the big cities that head up the environmental revolution, influence everyday products and help preserve the environment: "What cities have to commit to is making sure that innovation is not just technological; and that there's room for other technologies that don't even exist yet."

For Eurocities general secretary Paul Bevan, population concentration means the cities can create openings for markets, creative services and controlled use of natural resources, as well as contributing to strategic orientation of investment choices, especially in the energy and transport fields. The fact remains, however, that return on investment takes several years, an "extended time frame" being essential for the sustainable city.

### Living together, and for a long time

"People have at last understood that inter-change on a metropolitan scale is vital for all of us": David Mangin was delighted, feeling that the time had come to take a further step in an approach to sustainable development which has not yet succeeded in bringing indepth change to behaviour patterns. Given the staggering rise in the world's urban population, he saw the megalopolis as a central issue, while at the same time insisting on the differences between planners, with their quasi-philosophical notion of the entity, and residents, who never "use" their territory as a whole.

The concerns of the Copenhagen Summit were, of course, unanimously dwelt on. "But this can only be a first stage," said Clara Gaymard; for her there could be no winning the growth gamble without regulations enabling "transformation of constraints into goals". For Antoine Rufenacht, "Sustainable development starts at city level." And in closing Daniel Delaveau observed that in addition to the energy and climate issues, "what makes the city is our vision of it, of the social project and the business of living together." A major issue, but one certainly worth the effort. | **Pa.D.**

1/  
Round Table chaired by Stéphane Bugat. Participants included Eurocities general secretary Paul Bevan; Rennes mayor Daniel Delaveau; General Electric France CEO Clara Gaymard; architect/planner David Mangin; Le Havre mayor Antoine Rufenacht; and André Rossinot, mayor of Nancy and president of the FNAU.

Mais les villes ont aussi un rôle-clé à jouer : elles devront construire un modèle permettant à chacun d'être maître de sa consommation et de réduire globalement les dépenses énergétiques. En la matière, le partenariat public-privé lui paraît essentiel. Au-delà du modèle urbain, c'est un modèle économique et social qu'il convient d'inventer. Ce sont les grandes villes qui conduiront la révolution environnementale, orienteront les produits utilisés au quotidien et contribueront à mieux préserver l'environnement : " Tout le pari des villes, c'est de faire en sorte que l'innovation ne soit pas seulement technologique mais aussi que l'organisation permette d'ouvrir la voie à d'autres technologies qui n'existent pas encore aujourd'hui".

Pour Paul Bevan, Secrétaire général d'Eurocities, la ville, en concentrant les populations, crée des opportunités pour les marchés, les services créatifs et l'utilisation maîtrisée des ressources naturelles et contribue à orienter stratégiquement les choix d'investissements, notamment en matière d'énergie et de transports. Mais le retour sur investissement prend plusieurs années, un " temps long " indispensable pour la ville durable.

### Vivre ensemble, et pour longtemps

" Chacun a enfin compris que les échanges à l'échelle métropolitaine sont vitaux pour tous ", s'est réjoui David Mangin, estimant le temps venu de franchir une étape supplémentaire dans la réflexion sur le développement durable qui n'a pas encore réussi à modifier en profondeur les comportements. Face à la croissance phénoménale de la population urbaine mondiale, il a jugé centrale la question des mégapoles, insistant toutefois sur les divergences existant entre la notion urbanistique (et presque philosophique) de " mégapole " et le comportement des habitants qui ne " pratiquent " jamais l'ensemble du grand territoire. Et de s'interroger alors sur la légitimité de " méga-infrastructures " de transports correspondant à cette échelle.

L'enjeu du Sommet de Copenhague a donc été unanimement souligné, " mais ce ne sera qu'une première étape ", selon Clara Gaymard, qui a estimé indispensable, pour réussir le pari de la croissance, d'établir des réglementations permettant de " transformer les contraintes en objectifs ". Antoine Rufenacht a considéré quant à lui que " c'est d'abord au niveau des villes que le développement durable se joue ". Enfin, Daniel Delaveau a estimé qu'au-delà des enjeux énergétiques et climatiques, " ce qui fait la ville, c'est la vision que l'on en a, le projet social, le vivre ensemble ". S'il est de taille, l'enjeu en vaut sans doute la chandelle... | **Pa.D.**



MARTA VINCENZI, MAIRE DE GÈNES

## “AGIR EN ASSUMANT NOTRE TRIPLE HÉRITAGE”

*“Nous serons, je l’espère, à la hauteur de la tâche” : en accueillant la prochaine édition de la Biennale européenne des villes et des urbanistes à Gênes, Marta Vincenzi, maire de la ville depuis 2007, veut relever un défi qui résume bien son action : “Agir en assumant notre triple héritage : génois, italien et européen”. Rendez-vous a été pris à Nancy pour 2011.*  
**Entretien avec Pierre Gras.**

Comment avez-vous ressenti le thème de la 8<sup>e</sup> Biennale européenne, “Le génie des villes”, dans votre cité ?

“Ce thème a naturellement une résonance dans notre ville. Gênes possède une autonomie, un génie propre à son histoire, en forte liaison avec le monde depuis l’époque médiévale. Aujourd’hui, nous avons d’autant plus besoin de liens avec d’autres villes que la mondialisation rend ces relations nécessaires. Avec toute sa diversité, Gênes est une porte d’accès à l’Europe : son nom même en témoigne (en latin, janus signifie aussi “porte”). Mais son génie repose sur des contradictions : il est à la fois ouvert et fermé sur lui-même, en développement et en repli sur certains aspects. La ville doit négocier depuis toujours son territoire avec le port. Le volume des marchandises qui transitent sur un territoire contraint par le relief est également une constante historique. La question n’est plus tant de savoir s’il faut continuer de se développer – et dans ce cas, où ? – que de chercher à transformer nos modes de vie, en privilégiant des filières courtes d’approvisionnement, par exemple pour l’alimentation, et en inventant de nouvelles modalités de croissance.

Pourquoi accueillir la 9<sup>e</sup> Biennale des villes et des urbanistes en 2011 ?

Il faut mettre en relation la situation de Gênes avec celle d’autres métropoles, c’est essentiel. Il faut par conséquent remercier les urbanistes de l’INU et de l’ASSURB /1 qui ont fait le lien avec nous et ont proposé la candidature de Gênes pour l’édition 2011. Cela tombe à point pour notre propre agenda. Fin 2010 ou début 2011, le conseil municipal adoptera en effet son Plan urbain communal (PUC), en préparation depuis plus d’un an et qui fait l’objet d’une discussion intense sur l’avenir de Gênes. Nous mettons l’accent sur des points-clés comme la participation de tous et l’analyse des enjeux du futur, avec l’appui des équipes de l’Atelier Renzo Piano, à qui Gênes doit tant. Voilà autant de bonnes raisons d’accueillir cette manifesta-

tion importante et d’en parler avec d’autres.

Quels sont, pour vous, les atouts et les points faibles de votre ville ?

Parmi les points forts, nous avons l’habitude de nous confronter au monde, à sa diversité et aux défis de l’histoire, ce qui n’est pas rien. Mais nos faiblesses peuvent être préjudiciables à notre développement futur. Les politiques nationales n’ont pas réussi à faire de chaque métropole italienne l’un des points d’entrée aux réseaux internationaux. Ainsi, le port est un outil formidable pour toute la région métropolitaine et pour la Ligurie, et son influence s’étend jusqu’à Turin et Milan. Mais tout le monde n’en est pas convaincu. Il y a un réel risque de déclin et de vieillissement pour Gênes comme pour d’autres villes en Italie. La tradition des villes-États est remarquable, mais elle nous a peut-être empêchés de constituer une véritable politique urbaine en réseau. En période de crise, c’est un handicap certain. Cela peut provoquer une tentation de repli sur soi. La grande question de l’urbanisme aujourd’hui en Italie, c’est précisément de déclencher des décisions politiques structurantes en faveur des villes. C’est ce que nous attendons. À Gênes, nous pensons aller dans la bonne direction, mais nous ne pouvons le faire seuls. Nous devons désormais agir en assumant notre triple identité : génoise, italienne et européenne.

Quel est le projet qui vous tient le plus à cœur actuellement ?

C’est un ensemble de projets, qui mobilisent aussi bien les quartiers périphériques – Gênes s’est constituée en absorbant les villages voisins – que le cœur de l’agglomération et son port. Nous avons en effet une grande ambition, polycentrique, qui est de créer une agglomération équilibrée, la “ville des villes” en quelque sorte. Je serai très heureuse de pouvoir la présenter aux villes et aux urbanistes qui seront présents à Gênes en 2011...”

1/  
Structures respectivement représentées par Franco Migliorini et Virna Bussadori au sein du comité de pilotage de la biennale européenne.



## EUROPEAN BIENNIAL 2011

## Marta Vincenzi, mayor of Genoa: “In response to a triple heritage”

**“We shall, I hope, be equal to the task.” In accepting the next European Town Planners Biennial for her city in 2011, Marta Vincenzi, mayor of Genoa since 2007, was out to meet a challenge that embodies her way of doing things: “Taking action in response to a triple heritage: Genoese, Italian and European.” Here she talks to Pierre Gras.**

**What was the feeling about the theme of the 8th European Biennial – “The Spirit of Cities” – in the city you’ve been in charge of since 2007?** Naturally the theme found echoes there. Since medieval times Genoa has enjoyed both an autonomy – a spirit proper to its own history – and close connections with the outside world. Today globalisation means connections with other cities are even more necessary. Genoa’s diversity makes it a way into Europe, as even its name tells us: it comes from the Latin *janus*, meaning “door”. But its spirit is founded on contradictions: Genoa is receptive yet introverted, developing yet in some ways withdrawn. Since the very beginning the city has had to negotiate its territory with the port. Historically the quantity of goods passing through this inconveniently hilly territory has always been enormous. The question is not so much whether we should keep on developing – and if so, where? – as to go about changing our lifestyles: by putting

an emphasis on short supply chains – for food, for example – and inventing new growth modes.

### **Why is Genoa hosting the 9th European Town Planners Biennial in 2011?**

It’s essential to see the connection between our city’s situation and that of other metropolises, and I’d like to thank the planners from INU and ASSURB/1 who spotted the link and suggested that Genoa be a candidate for the 2011 edition. This has come at just the right time for our agenda: in late 2010 or early 2011 the City Council will be adopting its Municipal Urban Plan (PUC), which has been in preparation for over a year and has generated intense discussion about Genoa’s future. Its emphasis is on such key points as universal participation and analysis of the issues of the future; for this we’ve had the help of Renzo Piano, to whom Genoa is so indebted. So there you have a number of good reasons for offering a home to this major event and talking to other people about it.

### **What do you see as your city’s strong and weak points?**

One of our strong points is that we’re used to facing the outside world, and its diversity and the challenges history throws up. And that’s no small matter. On the other hand our weaknesses can be prejudicial to our future development.

National policies haven’t succeeded in making each Italian city an entry point for international networks, which makes our port a great instrument for the whole metropolitan region and the Liguria Region, with its influence extending as far as Turin and Milan. Not everybody’s convinced, however, and there’s a real risk of ageing and decline for Genoa, as for other Italian cities. The city–state tradition is a remarkable one, but it may have prevented us from creating a true, networked urban policy. In a time of crisis this is an undeniable handicap and can make withdrawal look tempting. The big urban planning issue in Italy today is triggering structural political decisions that will help the cities. This is what we’re waiting for. In Genoa we think we’re on the right track, but we can’t go it alone. We have to act in the light of our triple heritage as Genoese, Italians and Europeans.

### **What’s the project the closest to your heart right now?**

A whole set of projects, in fact, mobilising the peripheral neighbourhoods – after all, Genoa grew by absorbing the surrounding villages – as well as the city centre and the port. Our big ambition is a balanced, multiple–nuclei conurbation, a kind of “city made of cities”. And I’d be delighted to be able to present it to the cities and planners who are coming to Genoa in 2011.

<sup>1/</sup> These bodies were represented by Franco Migliorini and Vima Bussadori on the European Biennial steering committee.





# REPÈRES BIBLIOGRAPHIQUES

## Ouvrages de référence sur les villes européennes

- BAGNASCO A., LE GALES P. (sous la dir. de), *Villes en Europe*, La Découverte (coll. Recherches), Paris, 1997.
- BOYER Jean-Claude, *Les Villes européennes*, Hachette Supérieur (coll. Carré Géographie), Paris, 2003.
- BRAUDEL Fernand, *Les Mémoires de la Méditerranée*, De Fallois, Paris, 1998.  
- *Le modèle italien*, Arthaud, Paris, 1989.
- BRUNET Roger, *Les Villes européennes*, Datar/Reclus, La Documentation Française, Paris, 1989  
- (sous la dir. de) *Géographie universelle* (t. 2 : France, Europe du Sud), Hachette/Reclus, Paris, 1991.
- CATTAN N., PUMAIN D., ROZENBLAT C., SAINT JULIEN T., *Le Système des villes européennes*, Anthropos, Paris, 1994.
- DAMETTE Félix, *La France en villes*, La Documentation Française/Datar, Paris, 1994.
- DINH Florence, *Les Métropoles, nouveaux défis des villes européennes*, Autrement (coll. Monde d'aujourd'hui), Paris, 2009.
- DOLEZ Bernard, PARIS Didier, *Métropoles en construction : territoires, politiques et processus*, Paris, L'Harmattan, 2004.
- DUMONS Bruno, ZELLER Olivier (sous la dir. de), *Gouverner la ville en Europe, du Moyen Âge au XX<sup>e</sup> siècle*, L'Harmattan (coll. Villes, histoire, culture, société), Paris, 2006.
- FOUCHER Michel, *Fronts et frontières, un tour du monde géopolitique*, Fayard, Paris, 1991.
- GOUSSOT Sylvain, *Géographie des télécommunications*, Armand Colin, Paris, 1998.
- LE GALES Patrick, *Le Retour des villes européennes*, Presses de Sciences Po, Paris, 2003.
- RONCAYOLO Marcel, PAQUOT Thierry, *Villes et civilisation urbaine, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Larousse (coll. Textes essentiels), 1992.
- SOLDATOS P., *Les nouvelles villes internationales : profil et planification stratégique*, Serdec, Paris, 1991.

## Ouvrages sur le Grand Nancy

- BOQUILLON Françoise, GUYON Catherine, ROTH François, *Nancy, 1 000 ans d'histoire ; les événements, les lieux, les hommes*, éditions Place Stanislas, Nancy, 2008
- CAHEN Gérald, LOUIS René (sous la dir. de), *Nancy ; âge d'or, âges de plomb*, Autrement (coll. France), Paris, septembre 1990.
- CHEMETOFF Alexandre, HENRY Patrick et alii, *Visites*, Archibooks/Sautereau éditeur, Paris, 2009.
- CHONÉ Paulette, FRAY Jean-Luc, THEVENIN Étienne, DROLIC Michel, *Le Grand Nancy, histoire d'un espace urbain*, Presses Universitaires de Nancy, Nancy, 1993.
- COLLOT Claude, *L'Urbanisation de Nancy entre 1871 et 1914*, Université de Nancy II, Nancy, 1980.
- DESCOUTURELLE Frédéric et alii, *Nancy 1909, centenaire de l'Exposition internationale de l'Est de la France ; triomphe de l'industrie, de la science et de l'art nouveau*, éditions Place Stanislas, Nancy, 2008.



DUTHILLEUL Jean-Marie, TRICAUD Étienne, BAJARD Marcel (sous la dir. de), *Jean-Marie Duthilleul & Etienne Tricaud / AREP*, Images Publishing (coll. The Master Architect Series), Victoria (Austr.), 2008.

GRAS Pierre, DANCY Olivier, *Grand Nancy, l'ambition urbaine ; les grands projets qui métamorphosent l'agglomération*, Serge Domini éditeur, Ars-sur-Moselle, 2009.

LAVAUX Robert, *Nancy, un siècle de commerces*, Serge Domini éditeur, Ars-sur-Moselle, 2008.

MICHELIN Nicolas, *Agence Nicolas Michelin et associés ; cinq sur cinq, dix projets sur mesure*, Archibooks/Sautereau éditeur, Paris, 2008.

RONGEOT Gérard (sous la dir. de), 1975-2005, *Aduan, 30 ans d'architecture et d'urbanisme dans l'agglomération nancéenne*, Aduan, Nancy, 2005 - *Atlas de l'agglomération nancéenne* (2008), Aduan, Nancy, 2008.

TAVENEAU René (sous la dir. de), *Histoire de Nancy*, Privat, Toulouse, 1978 (rééd. 1987).

VOILLARD Odette, *Nancy au XIX<sup>e</sup> siècle (1815-1871) ; une bourgeoisie urbaine*, Presses universitaires de Nancy, Nancy, 1978.

### Études de cas et travaux des agences d'urbanisme

#### \* Éléments généraux :

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, villes de Brno, Bruxelles Région Capitale, ville de Bourgas, Cracovie IRM, Eindhoven SRE, villes de Florence et Séville, Lead Expert Tamas Horvath, *Urbact Joining Forces, Union européenne, "Joining Forces - Metropolitan governance & competitiveness of European cities. Baseline Study - Vol. 1 : Context and synthesis of the project* (traduit en français, néerlandais, italien, espagnol, tchèque, polonais, bulgare). *Vol. 2 : Profiles of participating cities* (en anglais seulement), Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2008, 50 p. (vol. 1), 98 p. (vol. 2).

Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, Chambre de commerce et d'industrie Marseille Provence, Euroméditerranée, Agence d'urbanisme du Pays d'Aix, "Dynamiques métropolitaines", Marseille, Agam, 2009, 8 p.

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Opale, Grand Lyon, Eurocities, "Villes et clusters en Europe : les actions des villes dans le soutien des clusters", Lyon, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2008, 19 p. Disponible en deux langues sur le site [www.urbalyon.org](http://www.urbalyon.org)

Association pour le développement et l'aménagement de la vallée de l'Oise, "Densités et formes urbaines de l'ARC", Creil, Oise-la-vallée, 2008, 26 p.

Atelier parisien d'urbanisme, "Paris Métropole, regards croisés : Berlin, Londres, Madrid, Milan, Paris, La Randstad", in Paris Projet, Paris, Apur, juin 2008, 120 p.

Institut d'aménagement et d'urbanisme Île-de-France, "Grands projets urbains en Europe : conduire le changement dans les métropoles", Paris, *Les Cahiers de l'aurif* n°146, mars 2007, 208 p.

#### \* Nancy et sa région :

Agence de développement et d'urbanisme de l'aire urbaine nancéenne, "Perspectives économiques de l'aéroport de Nancy-Essey", Nancy, Aduan, 2007, 62 p.

Agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle, "Rapport général de l'appel à projet transports urbains : le bus à haut niveau de service de l'agglomération messine", Metz, Aguram, 2009, 112 p.

#### \* Territoires transfrontaliers :

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, "Aire métropolitaine de Lille / Metropolitan gebied Lille / Lille Metropolitan Area : construire ensemble pour une ambition européenne", Adulm, mai 2005, juin 2006, nov. 2007, multipag.

Agence d'urbanisme de la région grenobloise, "Coordination des SCoT & projet d'agglomération franco-valdo-genevoise ; 1<sup>ère</sup> phase : identification des secteurs stratégiques et questions pour la Région", AURG, mai 2007, 44 p.

Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, Provincie West Vlaanderen, West-Vlaasme Intercommunale, "Atlas transfrontalier Côte d'Opale - West-Vlaanderen, une frontière, deux territoires, un seul horizon ; des clés pour comprendre le territoire", Dunkerque, Agur, 2006, 147 p.

Agence d'urbanisme Lorraine-Nord, Association transfrontalière du Pôle européen de développement, "Les dix ans de l'Association transfrontalière du Pôle européen de développement", Longwy, AGAPE, ATPED, 2007, 28 p.



**Fondée en 1932**  
176, rue du Temple  
Tél. : (33) 01 45 45 45 00  
Télécopie : (33) 01 45 45 60 37  
www.urbanisme.fr  
urbanisme@urbanisme.fr

**Hors série n° 37 de la revue URBANISME, mars-avril 2010**, publié à l'initiative de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU). Il est rappelé que les textes signés n'engagent que leurs auteurs et que les titres, chapeaux, intertitres et légendes qui sont du ressort de la rédaction.

**Rédaction en chef et coordination du hors série :** Pierre Gras  
**Secrétariat de rédaction, documentation, choix iconographique :** PGC  
**Rédaction :** Pascale Decressac, Pierre Gras, Richard Quincero, Olivier Réal, Serge Mouraret (reportages photographiques et illustration du numéro).  
**Révision :** PGC  
**Traductions et résumés anglais :** John Tittensor

**Directeur de la publication :** P. Michel  
**Éditeur :** Thierry Paquot  
th.paquot@wanadoo.fr  
**Rédacteur en chef :** Antoine Loubiere  
urba.loubiere@wanadoo.fr

**Conception, réalisation :** PAKENKO - (Paris Art Contemporain)  
studio@pakenko.com  
**Création graphique :** Caroline Hartley  
**Maquettiste :** Natalie Bessard  
**Credit photos :** Agence Nicolas Michelin et Associés (p. 27), Agence Rudy Riccotti (p. 72), Agence Shigeru Ban et Jean de Castines (p. 22ab), Conseil général du Rhône (p. 8b), Pierre Gras (pp. 3h, 33m, 40h, 43h, 45h, 50, 60, 63hg, 64, 69bd, 73, 96), Unesco/Aline Henchoz (p. 65), DR (pp. 13, 36, 37, 38, 39hg, 39m, 39b, 41, 47, 48, 55h, 59h, 61, 62b, 68h, 70, 93), Ville de Nancy (p. 19b), p. 23h, p. 29b, 31 hg). Toutes les autres photos sont de Serge Mouraret.  
**Visuel de couverture :** Vu du ciel / Over the top © Charlielle Couture

**Gérant :** P. Michel  
**Service comptabilité :** Christiane Bocat  
**Service abonnements :** Marie-Christine Belloche  
Ligne directe : 01 45 45 40 00  
Télécopie : 01 45 45 60 37  
**Publicité :** à la revue

**Diffusion :** Dif'Pop  
21<sup>ème</sup>, rue Voltaire, 75011 PARIS.  
Tél. : 01 40 24 21 31/Fax : 01 40 24 15 88  
RCS Paris : 572070175

**Impression :** Monterreina S.A., Madrid

Commission paritaire : numéro 58332  
ISSN : 1240 0874  
Code TVA : FR 1357-2070175  
Dépôt légal : mars 2010

URBANISME est éditée par la SARL les Publications d'architecture et d'urbanisme au capital de 532 500 euros (groupe CDC)



\* Divers :

*Techni.Cités/ FNAU*, supplément au n°175 du 23 septembre 2009 : "Europe, le génie des villes", document préparatoire à la rencontre nationale des agences d'urbanisme de Nancy, 72 p., bilingue français/anglais, ill., biblio (document disponible en téléchargement sur le site www.fnau.org).

*Urbanisme* n°339, dossier "Villes européennes, quels modèles ?", nov.-déc. 2004.

*Cahiers de l'IAU - IdF* n°151, "Stratégies métropolitaines", juin 2009.

## REMERCIEMENTS / ACKNOWLEDGEMENTS

Ce numéro hors série de la revue *Urbanisme*, consacré au thème "Europe : le génie des villes", a été réalisé à partir des travaux de la XXX<sup>e</sup> rencontre nationale des agences d'urbanisme/8<sup>e</sup> Biennale européenne des villes et des urbanistes, organisée à Nancy du 2 au 4 décembre 2009, à l'initiative de la Fédération nationale des agences d'urbanisme, par l'Agence de développement et d'urbanisme de l'aire urbaine nancéenne (Aduan), en partenariat avec le Permanent International Working Party (PIWP) et le Conseil européen des urbanistes (ECTP-CEU).

Il a été élaboré sous la direction de Marcel Belliot, délégué général de la FNAU, et de Jacques Charlot, directeur général de l'Aduan. Il a été conçu, rédigé et mis en œuvre par une équipe de journalistes professionnels réunis autour de Pierre Gras (PGC).

Les organisateurs de la rencontre tiennent à remercier le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM), la Région Lorraine, le Grand Nancy et la Ville de Nancy, ainsi que l'ensemble des partenaires publics et privés pour leur participation à la réussite de ce projet.

La FNAU remercie également les auteurs de contributions, documents d'étude et autres éléments d'information utilisés pour réaliser ce numéro.

Devoted to the theme "Europe: the Spirit of Cities", this special issue of *Urbanisme* draws on the proceedings of the 30th national congress of France's town planning agencies and the 8th European Town Planners Biennial, held together in Nancy on 2–4 December 2009. The driving forces for the event were the National Federation of Town Planning Agencies (FNAU) and the Nancy Urban Area Agency for Development and Planning (ADUAN), in partnership with the Permanent International Working Party (PIWP) and the European Council of Spatial Planners (ECTP-CEU). This issue of *Urbanisme* was overseen by Marcel Belliot, FNAU managing director, and Jacques Charlot, director-general of ADUAN. It was originated, written and carried through by a team of professional journalists brought together by Pierre Gras of Pierre Gras Consultants.

The organisers of the event would like to express their gratitude to the Ministry of Ecology, Energy, Sustainable Development and the Sea (MEEDDM), the Lorraine Region, Greater Nancy and the city of Nancy, as well as all the public and private partners who contributed to the project's success.

The FNAU would also like to thank the authors of the articles, studies and other sources of information used in the preparation of this issue.

(\*) Cette sélection bibliographique a été établie par Pierre Gras (PGC). Un choix d'ouvrages ou d'études publiés par les agences d'urbanisme sur le même thème, réalisé par le Club FNAU Doc et coordonné par Nathalie Anesa (Aduan) est disponible sur le site de la FNAU.



## Le génie des villes

Les villes et les agglomérations européennes abritent aujourd'hui 80 % de la population du continent. Le développement futur de l'espace européen ne peut désormais s'envisager sans la transformation de la réalité urbaine. L'Europe des villes est bien de retour... Mais le contexte économique et environnemental pèse lourdement, parmi d'autres défis, sur leur futur des villes, comme l'a souligné le récent Sommet de Copenhague consacré au changement climatique. Comment les villes européennes relèveront-elles le défi ? Le "modèle" de ville européenne sera-t-il pérenne dans une perspective de développement durable ? Comment s'y préparer efficacement ?

C'est dans ce contexte que la FNAU a tenu à Nancy, en décembre dernier, sa XXX<sup>e</sup> rencontre nationale, organisée par l'Agence d'urbanisme de l'aire urbaine nancéienne. Sous le titre "Europe, le génie des villes", cette manifestation coïncidait exceptionnellement avec la 8<sup>e</sup> Biennale des villes et des urbanistes en Europe, dont la fédération avait organisé la première édition à Lyon en 1995. Ce numéro hors série entièrement bilingue constitue les "actes" de cette rencontre, reprenant les échanges des séances plénières et des nombreux ateliers organisés à Nancy et développant différents points de vue originaux sur le «génie» et le devenir des villes européennes. |

## The Spirit of Cities

With Europe's cities and conurbations now home to 80% of the continent's population, ongoing development is unthinkable without radical transformation of the urban scene. So the Europe of Cities is most definitely back! Meanwhile the economic and environmental contexts – among others – weigh heavily in the balance for the future, as was pressed home at the recent climate change summit in Copenhagen. How are our cities going to deal with these challenges? Will Europe's urban "model" have the staying power demanded by sustainable development? And how are we to plan effectively for this time of change?

This was the background to the FNAU's 30<sup>th</sup> national congress, organised by the Greater Nancy Town Planning Agency last December. Titled "Europe: the Spirit of Cities", the event coincided with the 8<sup>th</sup> European Town Planners Biennial, the first of which the FNAU organised in Lyon in 1995. This fully bilingual special report covers the plenary sessions and the workshops, and outlines a host of innovative approaches to the spirit and the future of Europe's cities. |

[www.urbanisme.fr](http://www.urbanisme.fr)

Hors série

n° 37

20 €

