

Revue

URBANISME

villes | sociétés | cultures



CRÉA > CITÉ

*CREATIVE CITIES:
THE URBAN
INNOVATION DEBATE*

L'INNOVATION URBAINE EN DÉBAT

"Actes" de la 27^e rencontre nationale des agences d'urbanisme

www.urbanisme.fr

Hors série

n° 31

20€

*French Federation
of Town Planning
Agencies
Report of
the 27th Congress*

Dunkerque / Dunkirk, nov. 2006

La Fédération nationale des agences d'urbanisme

La Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) rassemble 50 structures associatives chargées des études de planification et d'aménagement dans les principales agglomérations françaises.

Créées pour faciliter l'harmonisation des politiques publiques dans les territoires urbains, les agences d'urbanisme sont des outils pluridisciplinaires au service des collectivités locales, de l'État et des autres partenaires du développement territorial.

Association d'élus, la FNAU offre aux responsables politiques des agglomérations un lieu de débat et de réflexion sur les questions urbaines. Elle participe aux grands débats nationaux et internationaux sur l'avenir des villes.

Le réseau technique des cinquante agences d'urbanisme rassemble 1500 professionnels très au fait des réalités locales. La FNAU met à leur disposition un espace de rencontre et d'échanges sur leurs pratiques et sur leurs métiers. Elle leur permet de mutualiser leurs ressources, de capitaliser leurs savoir-faire et de se mobiliser sur des programmes de travail collectifs. Avec le concours des agences, elle assure l'animation de nombreux Clubs techniques : planification, transports, habitat, documentation, projet urbain, géomatique, urbanisme commercial, environnement, économie...

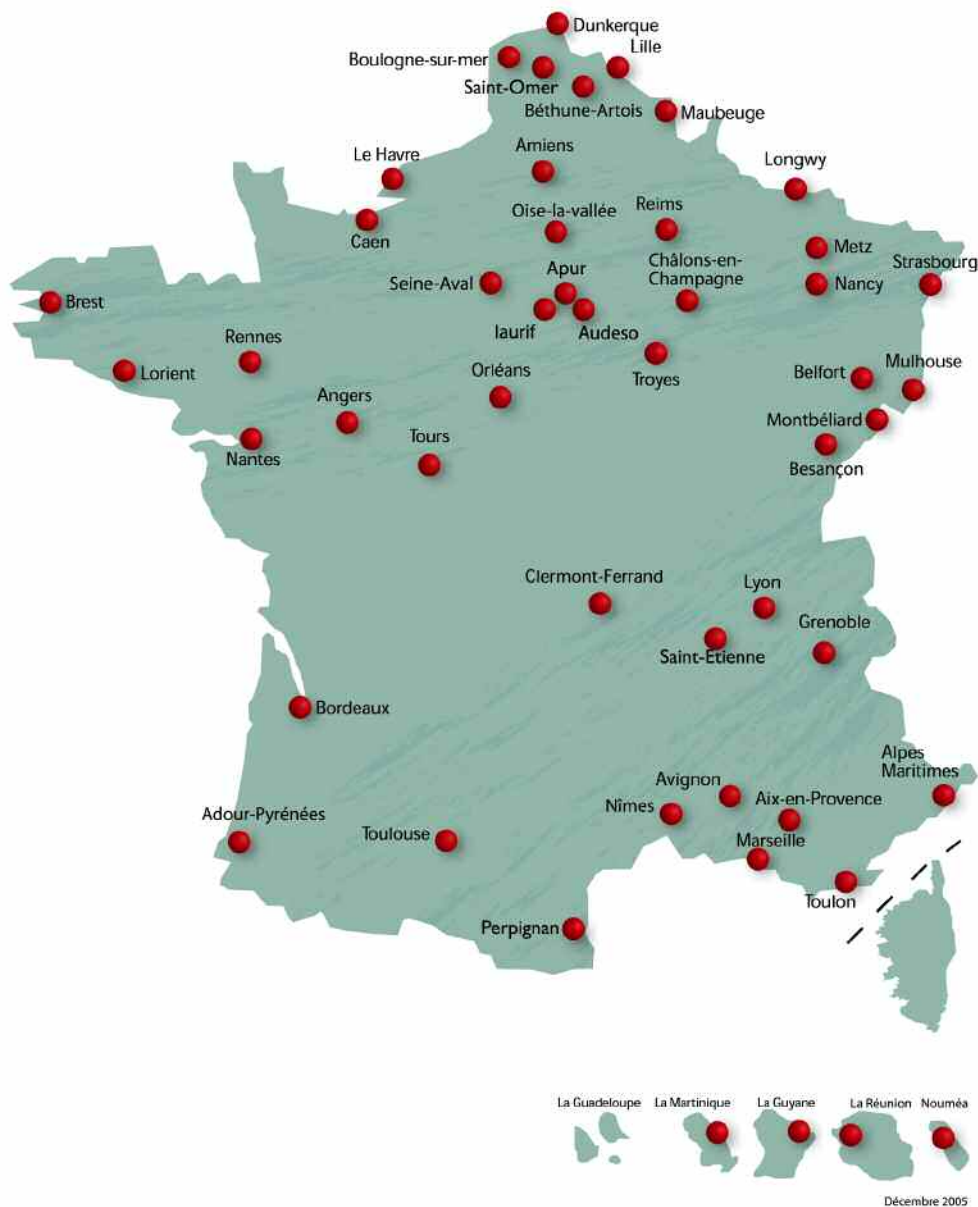
La FNAU organise chaque année une rencontre nationale centrée sur un thème d'actualité et ouverte à tous les responsables politiques et professionnels intéressés. Elle diffuse le résultat de ses travaux et de ses réflexions dans des publications spécialisées et sur son site Internet : <http://www.fnau.org>.

La FNAU contribue à développer parmi les élus et les techniciens chargés de l'aménagement des agglomérations françaises une culture professionnelle commune fondée sur le souci de la transversalité et l'exigence du développement durable.

1, rue de Narbonne
75007 PARIS
Tél. : 33 (0)1 45 49 32 50
Fax : 33 (0)1 45 49 94 46
fnau@fnau.org
www.fnau.org



Le réseau des agences d'urbanisme



CRÉA-CITÉ, L'INNOVATION URBAINE EN DÉBAT

Espaces de densité et de brassage, les villes sont depuis toujours des lieux privilégiés d'innovation. Les formes de cette innovation ont pu évoluer à travers l'histoire, elles ne remettent pas en cause la propension quasi générale des territoires à saisir les opportunités pour se développer grâce à leur capacité à innover au plan économique, social ou culturel, ou encore à travers des formes nouvelles d'organisation de la démocratie locale et de la vie publique.

La XXVII^e rencontre nationale des agences d'urbanisme, qui s'est tenue à Dunkerque les 15 et 16 novembre derniers, s'est donc intéressée à la créativité des villes et à leur potentiel d'innovation. Comme l'ont montré nombre d'interventions, cette innovation peut prendre de multiples formes et produire des résultats sensiblement différents selon les territoires concernés, qu'il s'agisse de métropoles ou de villes moyennes. Au cœur des dynamiques de créativité, on trouve toutefois les mêmes "stimulants", composés d'ouverture d'esprit, de dialogue

culturel et social, de désir de connaissance et d'investissement dans l'intelligence.

À Dunkerque, les agences d'urbanisme ont proposé avec leurs partenaires, dans le cadre d'*ateliers de créativité* très suivis, des illustrations de ces dynamiques territoriales, tirées d'expériences concrètes menées en France et dans les villes étrangères. Elle ont également donné la parole aux responsables territoriaux, élus et professionnels, qui s'efforcent de favoriser l'innovation dans les villes dont ils ont la charge. Ce numéro hors série de la revue *Urbanisme* rend compte de ces échanges, offrant un regard original sur les politiques menées dans les métropoles sur ces thèmes. Je souhaite qu'il contribue à poursuivre et à approfondir le débat sur l'ensemble de ces démarches.

André Rossinot,
président de la FNAU

CREATIVE CITIES: THE URBAN INNOVATION DEBATE

Cities – characterised by population density and variety – have always been focal points for innovation. And while this innovation has taken different forms in the course of history, as a near-general rule the way territories seize opportunities for development reflects their capacity for economic, social and cultural innovation and for fresh approaches to the organisation of local democracy and public life.

This is why the 27th Congress of the French National Federation of Town Planning Agencies, held in Dunkirk on 15-16 November 2006 chose to focus on cities' creativity and innovation potential. As many of the speakers pointed out, creative change can take a host of forms and produce markedly different results according to the territories – metropolises or medium-sized cities – in question. Nonetheless, the various dynamics of creativity often have the same stimuli in common: receptivity, cultural and social dialogue, and a commitment to knowledge and intelligence.

*In the course of the Congress's well-attended "creativity workshops" the town planning agencies and their associates provided illustrations of these territorial dynamics, drawing on concrete experience in France and abroad. A hearing was given to those in charge of the country's territories, the politicians and planning professionals who are working for innovation in the cities they are responsible for. This special issue of the review *Urbanisme* offers an account of these exchanges, together with an imaginative look at the policies our cities are currently implementing in this domain. It is my hope that it will play its part in an ongoing, developing debate on these approaches as a whole.*

André Rossinot
President FNAU



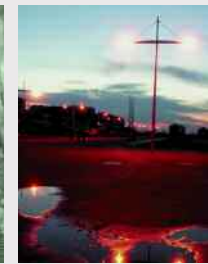
■ Avant-propos	3
Créa-cité, l'innovation urbaine en débat par André Rossinot	3
■ Ouverture	6
Les chemins exigeants de l'innovation urbaine par Pierre Gras	6
• Zoom Villes créatives, mode d'emploi	8
• Table(s) ronde(s) Villes et créativité : trois convergences Synthèse par Richard Quincerot (avec Pascale Decressac et Olivier Réal)	9
Résumé en anglais	12
■ Dunkerque	13
Grands projets : "L'aventure urbaine" continue	13
Question à Nicolas Michelin, architecte	16
• Zoom Dunkerque ne manque pas d'énergie(s) par Olivier Réal	17
• Zoom Art et territoire, un chantier permanent par Pascale Decressac	18
• Reportage Quand Carnaval s'écrit avec un "K" par Pierre Gras et Serge Mouraret	19
Résumé en anglais	23
■ Ateliers et reportages	24
De la mobilité à la mobilisation Synthèse d'ateliers par Olivier Réal et Pascale Decressac	24
Le point de vue d'Éric Le Breton	28
Gouvernance et compétitivité : un combat de chefs ? Synthèse d'atelier par Olivier Réal	29
Le point de vue de Mario Pezzini	32
• Zoom Au Maroc aussi, la gouvernance s'impose par Pierre Gras	34
• Reportage Bâle : une gouvernance trinationale par la créativité par Richard Quincerot	36

Créativité de l'urbanisme : de nouveaux arts de ville ? Synthèse d'atelier par Richard Quincerot	40
• Zoom Villa urbaine durable : en vraie grandeur	44
Former, représenter, dialoguer Synthèse d'ateliers par Pierre Gras	45
Le point de vue de Thierry Paquot	49
Vivre l'architecture, entre innovation et mutation Synthèse d'ateliers par Pascale Decressac	50
• Zoom Blanquefort fait fort	52
Art et culture : à nouveaux territoires, nouveaux acteurs par le commerce ? Synthèse d'ateliers par Pierre Gras	53
• Zoom La Zinneke Parade transforme Bruxelles	57
• Reportage Repérages créatifs à Cardiff par Pierre Gras et Serge Mouraret	58
Résumé général en anglais	62
■ Perspectives	64
• Table ronde L'innovation urbaine doit être au service de l'homme (et de la femme) par Olivier Réal (avec Pascale Decressac et Richard Quincerot)	64
• Zoom Belgique-France : une plate-forme de coopération	65
Résumé en anglais	66
■ L'album photo de Serge Mouraret	67
■ Repères bibliographiques	69



■ Foreword	3
Creative Cities: the urban innovation debate by André Rossinot	3
■ Setting the scene	6
The hard road to urban innovation by Pierre Gras	6
• Close-up Creative cities – a user's guide	8
• Round table(s) Cities and creativity: three focal points Report by Richard Quincerot (with Pascale Decressac & Olivier Réal)	9
English abstract	12
■ Dunkirk	13
Major projects: The "urban adventure" continues	12
A question for Nicolas Michelin, architect	16
• Close-up Dunkirk: No shortage of energy by Olivier Réal	17
• Close-up Art and territory: a full-time affair by Pascale Decressac	18
• Report Carnival with a K by Pierre Gras & Serge Mouraret	19
English abstract	23
■ Workshops & Reports	24
From mobility to mobilisation by Olivier Réal & Pascale Decressac	24
Point of view: Eric Le Breton	28
Governance and competitiveness: battle of the big boys? by Olivier Réal	29
Point of view: Mario Pezzini	32
• Close-up Morocco: no getting away from governance by Pierre Gras	34
• Report Basel: creative trinationale governance by Richard Quincerot	36

Creativity and town planning: a new art of the city? by Richard Quincerot	40
• Close-up Sustainable urban housing: full-scale tryouts	44
Education, representation, dialogue by Pierre Gras	45
Point of view: Thierry Paquot	49
Living architecture: innovation and change by Pascale Decressac	50
• Close-up Blanquefort goes for it	52
Art and culture: new territories, new actors by Pierre Gras	53
• Close-up Changing Brussels: the Zinneke Parade	57
• Report Checking out Cardiff by Pierre Gras & Serge Mouraret	58
English abstract	62
■ The outlook	64
• Round table Urban innovation – a non-sexist affair by Olivier Réal (with Pascale Decressac & Richard Quincerot)	64
• Close-up Belgium-France: a platform for cooperation	65
English abstract	66
■ Photo album: Serge Mouraret	67
■ Further reading and resources	69



LES CHEMINS EXIGEANTS DE L'INNOVATION URBAINE



Annick Janssens a évoqué Dunkerque comme "une ville de caractère".



Débat entre François Ascher, Christian Bernard, Noël Mamère, Pascal Lelarge et Brigitte Bariol.



Qu'est-ce que l'innovation en matière urbaine et comment peut-on développer et promouvoir la "créativité" des villes ? Sur ce thème toujours d'actualité, dont témoigne l'abondance des publications et des colloques spécialisés, la XXVII^e rencontre nationale des agences d'urbanisme, qui s'est tenue à Dunkerque les 15 et 16 novembre 2006, s'est voulue elle-même créative dans sa forme et innovante sur le fond. Croisant réflexion d'ensemble et ateliers particuliers, exemples français et cas étrangers, elle s'est efforcée de poser sur le sujet un regard neuf.

Bilan et perspectives, par Pierre Gras.

"Pourquoi y a-t-il des villes ? Mais parce qu'elles sont plus performantes que d'autres formes d'organisation du territoire dans bien des domaines..." L'interpellation de François Ascher en ouverture de la première table ronde de la rencontre ne tenait certes pas lieu de conclusion. Mais l'argument majeur était peut-être déjà là. Alors, à quoi bon réunir pendant deux journées très denses la fine fleur de l'urbanisme et de l'aménagement, diffuser deux messages préenregistrés de ministres et mobiliser quelque 800 personnes aussi assidues aux séances plénières qu'aux réunions d'ateliers ? C'est sans doute que la réponse est un peu plus compliquée. François Ascher avait pris le soin de nuancer immédiatement son propos initial : "Ce modèle traditionnel de la performance industrielle et urbaine est aujourd'hui insuffisant et inadapté, car la société est devenue à la fois plus complexe et plus imprévisible, et l'économie de la connaissance impose recherche, innovation et surtout diversité dans toutes les fonctions urbaines" /1.

Une agglomération dynamique, entre mémoire et avenir

Dans ce contexte, le choix de Dunkerque n'était pas anodin, comme l'a fait remarquer en ouverture des rencontres Mme Annick Janssens, 1^{ère} vice-présidente de la Communauté urbaine Dunkerque Grand Littoral, évoquant une "ville de caractère", "territoire de lumières". Ce qui est la moindre des choses quand on souhaite, ainsi que le soulignait un court film de présentation de l'agglomération, "éclairer l'avenir"... Car, de reconstruction en restructurations industrielles, Dunkerque revient de loin. À l'instar du projet Neptune - Grand Large, de la démocratie participative ou de la dimension innovante liée aux énergies renouvelables – trois

1/ Lire son intervention dans le cadre de la table ronde d'ouverture en page 10. Cette "capacité d'innovation urbaine" n'est nullement limitée aux grandes métropoles. C'est ce qu'ont montré les exemples d'Angers, de Chalon-sur-Saône et de plusieurs communes des territoires et départements d'Outre-mer présentés dans le cadre des ateliers.

2/ Même si le "record" marseillais, établi en 2003, n'a pas encore été battu...

3/ Cf. notamment, en 2006, l'inventaire des formes et de la "densité" urbaines dans les agglomérations françaises, ainsi que l'ouvrage consacré par la FNAU aux nouveaux "systèmes métropolitains". Renseignements : www.fnau.org

"points forts d'identité" pouvant ou devant servir une démarche volontariste de promotion du territoire –, tout Dunkerque est tourné vers le futur, expliquait en substance la vice-présidente. La forte participation à cette vingt-septième rencontre nationale résonnait ainsi comme un encouragement, sinon comme un compliment/2.

Ouvrir les fenêtres sur le monde

Il est vrai que si l'urbanisme exige un certain nombre de talents, "sa raison d'être, c'est l'humanisme, qui est le meilleur ciment de la solidarité, de la cohésion sociale, une école d'interdisciplinarité et d'ouverture d'esprit", a affirmé Dominique Perben dans son message d'ouverture : "Dans une période de profonds changements institutionnels et sociétaux, continuons de croire à l'idée de progrès en unissant les volontés et les énergies : celles de collectivités locales, de l'État, des acteurs privés, de la société civile". Pour quels objectifs ? Il s'agit pour le ministre de l'Équipement, du Logement et des Transports, "d'inventer de nouvelles régulations", dans la mesure où "le transfert de compétences lié à la loi sur les libertés locales permet de redistribuer des rôles (...) en expérimentant de nouveaux modes de vivre ensemble, de gouvernance". Toutefois, "la créativité et l'innovation ne sont pas des fins en soi, mais des formes d'intelligence, de vivacité, pour répondre de manière appropriée aux enjeux de la société européenne".

Le président de la FNAU, André Rossinot, en est bien convaincu : "Plus que jamais, il est nécessaire d'ouvrir nos fenêtres sur le monde et de croiser nos regards (...) pour adapter les stratégies territoriales aux nouveaux enjeux sociétaux". Mais il est allé au-delà de cette convergence, en souhaitant que la rencontre nationale des agences soit, cette année davantage que d'autres, un véritable "forum de l'innovation urbaine" et poursuive l'approfondissement des réflexions sur la connaissance et le devenir des villes, auxquelles la fédération des agences contribue par ses publications/3.

Savoir-faire, réseaux et innovation

Dès lors, quels enseignements tirer des débats fort nombreux – et quelquefois contraints par le temps imparti – engagés lors de cette nouvelle rencontre ? D'abord un constat : poursuivre le partage d'expériences est nécessaire, et cela prend du temps. Mais aussi une conviction : il faut adopter vis-à-vis de l'innovation et de la créativité un état d'esprit plus ouvert, plus résolu. "La ville ne saurait se réduire à ses infrastructures, à ses bâtiments et aux objets

physiques qui remplissent son espace, a plaidé André Rossinot. Elle est riche des savoir-faire, des compétences, des "tours de main" de ceux qui l'habitent et y travaillent. Construite sur le savoir, l'éducation et la mise en réseau, la "société immatérielle" est bien entendue au cœur des processus d'innovation". Pour autant, certains "risques" ne doivent pas être ignorés : "Entre repli communautaire et ouverture multiculturelle, les villes cherchent leur voie. Elles s'inventent et se forgent de nouvelles identités, à partir des éléments parfois conflictuels des patrimoines de leurs habitants. Certaines villes réussissent assez bien cet exercice de refondation des pratiques urbaines qui est désormais celui de toute l'Europe. Il faut les accompagner davantage."



Un "challenge considérable"...

Comme le rappelait, lors de la réception à l'Hôtel de ville de Dunkerque, le député-maire Michel Delebarre, qui préside également le Comité des régions d'Europe, "le challenge est considérable, car il existe à la fois une mise en réseau et une concurrence forte entre métropoles". "Les agences d'urbanisme, a ajouté l'ancien ministre de l'Équipement et de la Ville, doivent être notre regard sur le monde", dans la mesure où "nous innovons souvent parce que nous voyons les autres innover". D'ailleurs, "si les agences cessaient d'être créatives, a estimé Philippe Nouveau, président de l'Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, en conclusion de la rencontre nationale, elles perdraient leur raison d'être."



Philippe Nouveau

LES CHEMINS EXIGEANTS DE L'INNOVATION URBAINE

"Nous avons en effet un devoir de réflexion globale, associant mieux encore les élus des collectivités locales, les fonctionnaires territoriaux et les professionnels des divers métiers de la ville, leur a répondu André Rossinot. C'est pourquoi il faut impérativement investir dans la formation des hommes et des femmes, et dans l'ingénierie urbaine pour construire l'intelligence collective. Sans oublier que la capacité d'invention d'une ville dépend fortement de son capital social."

... où l'État doit être "davantage présent"

Chacun semblait d'accord, y compris sur un point-clé dans le cadre de la poursuite de la décentralisation : "L'État doit être davantage présent dans les réflexions qui concernent l'avenir des territoires métropolitains", a ainsi souligné le maire de Dunkerque, tandis qu'André Rossinot renchérisait dans son discours de clôture : "L'État est un interlocuteur indispensable, y compris au niveau local. Il ne doit pas non plus relâcher son effort de soutien au développement mais aussi au fonctionnement des agences". Évoquant le Manifeste de Grenoble, adopté lors de la précédente rencontre nationale/4, le président de la fédération s'est adressé fermement aux élus membres des conseils d'administration des agences : "Soyez vigilants sur l'éthique et la marge de manœuvre des agences dans le cadre de la mise en place des programmes partenariaux d'activité !" En fin d'année, une circulaire commune à la DGCL et à la DGUHC devait leur faciliter les choses et lever les "derniers risques juri-

diques" pesant sur leur avenir/5. Et dans quelques mois, "cap au sud" : à Toulouse, pour la prochaine rencontre des agences, le réseau de la FNAU devrait compter cinquante membres/6 et se présenter en ordre de bataille pour relever ces nouveaux défis collectifs. | P.G.



Michel Delebarre a plaidé pour que l'État "soit davantage présent".



André Rossinot a appelé les élus des agences "à la vigilance".

4/

Cf. *Métropole en question, métropole en action*, Urbanisme hors série n°28, mars-avril 2006, pp. 69-70.

5/

DGCL : Direction générale des collectivités locales. DGUHC : Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction.

6/

En juin 2006, trois nouvelles agences, créées au cours de l'année précédente, ont adhéré à la FNAU : celles d'Amiens, de Caen Métropole et de Béthune. La cinquantième agence, Perpignan, créée en 2006, devrait rejoindre la fédération lors de sa prochaine assemblée générale.

Table ronde

VILLES ET CRÉATIVITÉ : TROIS CONVERGENCES

Longtemps réservée au Tout-Puissant, la "Création" est devenue au XVIII^e siècle une affaire bien humaine, le moteur du progrès collectif. C'est même aujourd'hui une exigence individuelle : il incombe à chacun de se construire (le corps, le décor, le mental) par tout moyen qu'il juge bon (cosmétique, chimique, chirurgical...). À la jointure de l'individuel et du collectif, les villes participent à cet impératif "auto-démiurgique". Mais si l'objectif fait l'unanimité, plusieurs voies demeurent possibles pour y parvenir. La table ronde d'ouverture de la rencontre nationale a permis d'en repérer au moins trois...

Synthèse par Richard Quincerot (avec Pascale Decressac et Olivier Réal).

Pour certains, la ville et la créativité se répondent, un peu comme un problème et sa solution. Ainsi, pour Carole Le Gall, directrice "Énergie, air, bruit" à l'Ademe/1, les villes posent un problème crucial d'énergie : "Notre façon de vivre n'est plus soutenable, car d'ici 2050, il faudra diviser par quatre les



Quartiers d'affaires ou secteurs plus polyvalents participent à l'offre de "créativité" (ici, Montréal).

émissions de CO₂". Pour résoudre cette question vitale, il faudra dégager des solutions créatives, notamment dans les domaines des transports et du bâtiment. Telle est la vocation de l'agence : soutenir le développement d'énergies nouvelles et de dispositifs de "non-énergie" (à faibles consommations) en apportant des connaissances, des conseils experts, des savoir-faire et des aides financières à la réalisation de projets.

L'attractivité comme enjeu

Patrizia Ingallina, maître de conférences à l'Institut d'urbanisme de Paris et professeur au Politecnico de Turin, estime pour sa part que le grand problème des villes est en fin de compte leur attractivité. "L'innovation est-elle encore innovante ?, s'interroge-t-elle. À peine les idées sont-elles produites qu'elles sont déjà diffusées, digérées, oubliées...". Le remède à cette "boulimie de nouveauté" est une créativité culturelle, capable d'intégrer le présent et le passé. L'urbaniste l'illustre par trois types de projets : les "édifices polyvalents à usage culturel et commercial" (comme à Rotterdam), "les quartiers culturels" aménagés en clusters (comme à Londres) et les "emblèmes" intégrant une "démarche stratégique communicationnelle et symbolique forte" (comme à Turin).

zoom

Villes créatives, mode d'emploi

N'est pas "ville créative" qui veut, selon la définition de Richard Florida. Pour autant, les politiques publiques dans ce domaine apparaissent de plus en plus volontaristes, en particulier dans le monde anglo-saxon. La nomenclature britannique, qui tend à s'imposer, classe ainsi les industries créatives en treize domaines, parmi lesquels l'architecture, les arts, le design, la mode, le cinéma, les ser-

vices informatiques et de logiciels, ou encore les médias et la publicité, figurent en bonne place. Le Royaume-Uni, qui s'est doté d'un "ministère des industries créatives", l'Australie, le Canada, la Nouvelle-Zélande ou Hong Kong se mobilisent pour venir en aide au "secteur créatif", prometteur en matière d'emploi et de développement local. L'Europe continentale n'est pas en reste, mais elle ne figure pas

dans le "Top Ten", en dépit des efforts d'un certain nombre de collectivités territoriales. Toutefois, aux Pays-Bas, par exemple, l'industrie créative représente déjà 240 000 emplois et une valeur ajoutée comparable à celle de l'industrie chimique. Entre 1996 et 2002, son taux de croissance (5,1 %) a dépassé de deux points celui de l'activité du pays (3 %).

> Plus d'infos : www.courrierinternational.com/numero-838

1/

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.



Le dynamisme de Montréal repose sur quatre grands facteurs.



La rénovation des quartiers centraux de Turin doit beaucoup à l'organisation des Jeux olympiques d'hiver.



Donner le "déclic" à l'innovation

Le schéma "problème-solution" offre aussi un modèle de gouvernance. Ainsi, Pascal Lelarge, directeur adjoint à la Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, estime que, pour l'État, un bon moyen d'aider les villes à résoudre leurs problèmes est de contribuer "à ouvrir le champ de l'innovation, à reconnaître ce qui s'invente, ce qui se crée en matière d'urbanisme". Cette action s'applique à la gouvernance des territoires, aux lieux de l'innovation, à la mise en place d'instruments comme les Grands projets de ville ou l'Agence nationale pour la rénovation urbaine, aux enjeux métropolitains ou à la structuration d'opérations majuscules comme La Défense, "un lieu d'une complexité inouïe, qui doit être repensé aujourd'hui en mariant avec intelligence activités et vocation résidentielle".

Même perspective pour Marc Desjardins, directeur régional de la Caisse des dépôts et consignations du Nord-Pas-de-Calais : "La Caisse doit jouer un rôle de catalyseur, d'amorceur, d'aide des collectivités locales, en mettant à disposition sa capacité financière et son expertise". Que ce soit pour la rénovation urbaine, l'action foncière, le logement social, l'environnement, "c'est la rencontre avec les personnes qui crée les laboratoires d'idées", témoigne Marc Desjardins, qui illustre son propos en évoquant la "carte thermique" de Dunkerque/2 ou des opérations de réhabilitation de l'habitat privé paupérisé dans le Nord.

La ville de la "performance"

Changement de perspective avec François Ascher, professeur à l'Institut français d'urbanisme et président du conseil scientifique de l'Institut pour la ville en mouvement. Primo, "la question de l'innovation est d'abord une question de performance: c'est pour cette raison qu'il y a des villes, parce qu'elles sont la forme la plus performante d'organisation du territoire". En second lieu, "le modèle de performance a changé, l'outil urbain doit s'adapter". Pour servir une économie de la connaissance complexe, dispersée, non-routinière, qui contraste fortement avec le modèle fordien, la ville doit devenir "plus réactive", "apte à faire face à l'imprévisible", à reformuler ses problèmes pour produire des solutions ad hoc, à cultiver la "sérendipité"/3, cette précieuse qualité de milieux à forte densité d'interactions qui favorisent la découverte accidentelle de progrès majeurs.

Montréal, un concentré de créativité

Même perspective pour Christian Bernard, consultant à Montréal International. Selon une étude réalisée sur la base des analyses de Richard Florida/4, le dynamisme de la région de Montréal (3,6 millions d'habitants) s'explique par ses performances selon quatre facteurs de créativité, dits les "4 T" : le talent (une "classe créative" fortement représentée), la technologie (haute, évidemment), la tolérance (multilinguisme, sécurité...) et le territoire (notamment des coûts fonciers demeurés bas malgré la croissance). La productivité des fécondations croisées entre l'art, la science et la technique s'illustre aussi

2/
Lire le zoom page 17.

3/
Transcription française de l'anglais *serendipity*, forgé il y a 250 ans par Horace Walpole, repris par la sociologie et les sciences cognitives à partir des années 1950. La chimie, la médecine, la physique, l'astronomie... offrent de nombreux exemples de découvertes majeures "par accident".

4/
L'économiste américain Richard Florida est notamment l'auteur de l'ouvrage *The Rise of The Creative Class, and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*, Basic Books, 2002. Voir aussi *Montréal, ville de convergences créatives* d'après Richard Florida, *Techni.Cités*, supplément au n°116 du 8 octobre 2006, pp. 14-16.

5/
Thierry Paquot et Annie Zimmermann, Patrick Bouchain, architecte, in *Urbanisme* n°348, mai-juin 2006, pp. 52-53.

bien dans l'industrie que dans le cinéma d'animation ou les spectacles du Cirque du Soleil... Il est vrai, conclut lucidement Christian Bernard, que "le lien entre créativité et croissance économique n'a jamais été démontré" – ce qui n'enlève rien à l'étude de Richard Florida, aussi importante par ses effets de marketing urbain que par sa valeur de point de vue scientifique.

La ville comme création permanente

Enfin, la ville peut être dite "créative", au sens où elle s'invente tous les jours. Selon cette troisième perspective, elle est elle-même à la fois le problème et sa solution. La participation de la population est la première source de créativité et une "garantie contre des innovations technocratiques mal venues". Brigitte Bariol, directrice de l'agence d'urbanisme de la région stéphanoise, l'affirme : "L'enjeu des territoires est de savoir laisser éclore la créativité, changer de regard en s'ouvrant à l'inattendu." En témoignage, par exemple, les "défricheurs" qui, comme Arc en Rêve à Bordeaux, contribuent à "insuffler un regard nouveau sur la ville", ou encore l'achèvement de l'église Saint-Pierre de Firminy, conçue par Le Corbusier dans les années 60 et qui a doté récemment cette commune fragilisée d'une "identité longtemps déniée".

Libérer les "forces de création" des villes ?

"Innover, ce n'est pas tout changer, renchérit Noël Mamère, député et maire de Bègles (Gironde). La logique de rupture, consistant à faire "table rase"

pour tout recommencer, est le plus sûr moyen de heurter les populations. Pour libérer les forces de création d'une ville, il faut au contraire construire la solidarité, cultiver la mémoire collective et développer la démocratie participative". Partant de son expérience municipale, l'élu écologiste évoque une série de réalisations qui lui ont permis de "redresser une situation très compromise" : la politique de la petite enfance, la célébration de la Fête de la morue, la rénovation écologique et technique de la piscine "Les Bains" (architecte : Patrick Bouchain)/5, la construction de logements reprenant le modèle des "échoppes" traditionnelles... "Le grand problème, conclut Noël Mamère, c'est l'immobilité dans la tête des exclus, de ceux qui ont perdu l'espoir. Notre devoir d'élus est de respecter ces personnes, parmi celles qui nous ont mandatés pour les représenter, et d'élaborer avec elles les solutions qu'elles sont en droit d'attendre." Une question de justice et de dignité, et pas seulement d'innovation.

Plaidoyer pour l'innovation ordinaire

Francis Cuillier, directeur de l'Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine et récent Grand prix de l'urbanisme, a conclu cette table ronde autour de trois items. D'abord, "il faut gérer le temps de l'innovation, ce n'est pas une tâche simple". Ensuite, "à côté de l'innovation technique et de la création culturelle, plus spectaculaires et médiatisées, on néglige trop souvent l'innovation sociale, plus discrète et pourtant plus durable". Enfin, "comme la carte orange en région parisienne, bel exemple de révolution fondée sur une idée simple, l'innovation facile, rapide, est souvent celle qui transforme en profondeur les pratiques urbaines en s'intégrant aux réalités ordinaires, banales". Bref, innovez, il en restera toujours quelque chose... surtout si cela a des effets immédiats sur les modes de vie. | P.G.



The hard road to urban innovation

Just what is innovation in the urban context – and how do we go about developing and promoting cities' "creativity"? At the 27th Congress of the French Federation of Town Planning Agencies in Dunkirk last November, the emphasis was on creativity in terms of form and innovation in terms of content, with plenary sessions and workshops taking a fresh look at the scene in France and abroad.

"Why do cities exist? Because in many areas they're more efficient than other forms of territorial organization." **François Ascher's** kick-off remark may have sounded a little simplistic, but he was quick to modulate: "The traditional model of industrial/urban efficacy is now inadequate and inappropriate, for society has become both more complex and more unpredictable, with the knowledge economy calling for research, innovation and above all diversity in all urban functions."

In his keynote speech minister **Dominique Perben** sounded a note of warning, however: "Creativity and innovation are not ends in themselves; rather they are forms of intelligence and responsiveness...relevant to the new issues facing European society." FNAU president **André Rossinot** fully agreed: "More than ever we have to open our windows onto the world." Torn between identitarian withdrawal and multicultural receptivity, he said, cities are reinventing themselves and are entitled to more support. Which means the state must pitch in.

This made Dunkirk an interesting choice of venue, as **Annick Janssens**, vice-president of the local Urban Community pointed out: after years in the economic wilderness the city now has its sights set firmly on a future hinging on the Neptune-Grand Large redevelopment project, participatory democracy and an innovative approach to renewable energy. Dunkirk mayor and parliamentarian **Michel Delebarre** stressed the context of sharp competition between today's cities, adding that the role of town planning agencies in generating creativity was crucial; and "If the agencies stopped being creative," reacted **Philippe Nouveau**, president of the Flandre-Dunkerque Agency, "they would lose their *raison d'être*."

Yet it's more than a matter of just wanting to be creative, commented **Richard Florida**: current political thinking in the English-speaking countries lists the "creative industries" under thirteen headings – inclu-

ding architecture, the arts, industrial design, fashion, the cinema, computer science, the media and advertising – whose performance is weighed up and reinforced at government level. Europe doesn't make it into the Top 10 on this scale, although there may be lessons to be learnt from Holland, whose "creative industry" provides 240,000 jobs and notched up, in 1996–2002, a growth rate (5.1 %) two points higher than the national economy as a whole.

Long a field restricted to the Almighty, "creation" became in the 18th century a very human affair. The city is now situated at the interface between collective and individual imperatives, and the opening round table came up with at least three points of focus.

Academic **Patrizia Ingallina** wondered out loud if innovation is still truly innovative: "Ideas are scarcely produced before they are circulated, digested and forgotten." This neophilia, she said, can only be remedied by a creativity that takes account of the past as well as the present and generates an authentic attractiveness: Rotterdam's combined culture/retail buildings or London's cultural clusters were among her examples.

François Ascher rejoined the fray: "The innovation question is basically a question of efficacy... and the efficacy model has changed." The city has to become more responsive, it has to reformulate its problems and use serendipity as a path to ad hoc solutions. Consultant **Christian Bernard** outlined Montreal's successful "4T" approach – talent, technology, tolerance, territory – while admitting that the link between creativity and economic growth remains unproven.

"Innovation doesn't mean changing everything," put in Green Party parliamentarian Noël Mamère, the "clean slate" approach being a sure way to get people's backs up. Solidarity, collective memory and participatory democracy have to be cultivated, too. And as **Francis Cuillier** said in conclusion, the best innovation is simple, quick, discreet, sustainable and carefully timed.

GRANDS PROJETS : “L’AVENTURE URBAINE” CONTINUE À DUNKERQUE

De la mutation du port industriel à l’extension du centre-ville, grâce au projet Neptune-Grand Large, la transformation urbaine de Dunkerque est en cours et la ville croit résolument en son avenir. Un chantier permanent, engagé il y a près de vingt ans, au cœur des années de crise, par une communauté encore sous le choc ; une “aventure urbaine” qui se poursuit et s’approfondit.

Par Pierre Gras.

Il suffit d’observer quelques instants une carte ou un plan de Dunkerque et de son port pour comprendre comment le territoire urbain de l’agglomération s’est constitué, a vécu, s’est en partie “effondré” et s’est reconstruit progressivement. Une démarche qui s’est engagée pendant les années 90, avec l’amélioration des secteurs anciens, la réhabilitation des quartiers dégradés, la réalisation de grands équipements, la modernisation du port ou la mise en œuvre du projet Neptune-Grand Large, sans parler de l’impact du TGV et de l’ouverture du tunnel sous la Manche dans la région.

Au cœur de l’histoire, pour le meilleur et pour le pire

Adossé à la mer du Nord d’un côté et à la Belgique de l’autre, l’espace naturel de croissance de l’agglomération est fortement contraint. Du petit hameau de pêcheurs formé dans l’ancien delta de

l’Aa – une plaine s’étendant de Calais à Nieuport, côté belge – sur des sols libérés par le retrait de la mer au cours du Moyen-âge, on est passé à l’agglomération d’aujourd’hui, avec ses 200 000 habitants. L’histoire y a tracé ses méandres entre le pire (les deux guerres mondiales, les difficultés de la reconstruction, les crises économiques...) et le meilleur (la mobilisation des habitants, la capacité du territoire à rebondir et à se donner un avenir). Premier port maritime français de la Mer du Nord (le 3^e au plan national), première plate-forme énergétique d’Europe, Dunkerque cherche désormais à conjuguer tradition industrielle et portuaire avec développement durable et croissance urbaine avec qualité de vie/1.

Outre sa situation géographique et sa proximité immédiate avec la Belgique et l’Angleterre, Dunkerque disposait de certains atouts, parfois méconnus, comme en matière de patrimoine, avec ses deux beffrois inscrits par l’Unesco au patrimoine de l’Humanité, la tour du Leughenaer (XV^e siècle), les bassins nautiques ou les villas excentriques qui ont fleuri en bord de mer pendant les “années folles”. L’aménagement du front de mer en promenade piétonne, l’extension du Kursaal ou l’aménagement de la place du Casino ont sans nul doute contribué à faire converger les touristes : plus de six millions d’entre eux fréquentent le littoral flamand chaque année...



1/

Une démarche pour laquelle elle a obtenu un premier prix européen. À l’occasion de la rencontre nationale des agences, l’Agur a proposé aux participants quatre visites thématiques (art et territoire, innovations énergétiques, découverte du port industriel et grandes opérations d’urbanisme) pour leur permettre de découvrir le territoire dunkerquois dans sa diversité.

GRANDS PROJETS : "L'AVENTURE URBAINE" CONTINUE À DUNKERQUE



Renouveler l'image de l'industrie et du port

Mais rien ne pouvait remplacer la dynamique économique, chacun en était bien persuadé. Le développement du site portuaire et de ses équipements industriels (et en particulier la sidérurgie dans les années 60 à 70) a joué un rôle-clé dans cette construction urbaine. Le port est un acteur foncier majeur, avec quelque 3 000 hectares aménageables, bien desservis par terre, fer et mer. Mais il a longtemps été vécu comme exclusif, "empêcheur d'aménager" et responsable de la dégradation de l'environnement, bien que générateur d'emplois. Les mutations globales de l'économie, devenue plus "immatérielle", ne pouvaient toutefois que susciter des craintes dans une ville fortement marquée par la culture ouvrière et le choc des restructurations industrielles au cours des années 80. Il a fallu passer le cap. En associant davantage les principaux acteurs publics (la CCI, le Port autonome, la Communauté urbaine et la Ville de Dunkerque, le Conseil général, notamment), l'agence de développement économique Dunkerque Promotion a su jouer son rôle, tandis qu'un "schéma d'environnement industriel" novateur était lancé à l'initiative de l'agence d'urbanisme (Agur).

Ces démarches ont fini par porter leurs fruits. De nouveaux investissements sur l'avant-port à conteneurs, dans le cadre de l'usine Astra Zeneca ou de la centrale DK6 ont montré la voie, illustrant la nouvelle dynamique économique et transformant peu à peu l'image de l'industrie. Entre 1992 et 2005, 130 entreprises se sont ainsi implantées à Dunkerque (un investissement de 1,3 milliard d'euros et 3 600 emplois à la clé), tandis que 200 projets locaux per-



Le port est un acteur foncier majeur, qui joue un rôle-clé dans le développement de Dunkerque.

mettaient d'en créer 3 000 autres... Plus que jamais, explique Patrice Vergriete, directeur de l'Agur, "les politiques urbaines doivent s'adapter aux mutations énergétiques, économiques et sociales. Un exemple fort : la hausse du prix du pétrole va modifier le comportement des usagers"/2. Ce qui n'est pas sans conséquence sur leurs attentes en matière d'aménagement urbain ou de transports publics.

De "Neptune" au "Grand Large"

À l'aube des années 90, le projet Neptune est justement né d'une double nécessité : le besoin de perspectives après la fermeture des chantiers navals en 1987 (11 500 emplois supprimés), d'une part, et l'opportunité d'une reconquête de friches à proximité du centre-ville, générée par le déplacement de l'activité portuaire vers l'ouest, d'autre part. En 1989, la nouvelle équipe municipale conduite par Michel

2/
in La Voix du Nord,
15 novembre 2006.

3/
Cf. "Le projet Neptune, suite et méthodologie", Club Projet urbain & paysage, FNAU, n°5, décembre 2005.

4/
Lire en page 16 l'interview de Nicolas Michelin.

5/
La Ville a créé, depuis 1989, cinq conseils communaux. Leurs 185 délégués sont répartis dans ces conseils en fonction de la représentation politique au conseil municipal. Quinze maisons de quartier ont également été réalisées ou réaménagées, parmi d'autres initiatives.

6/
Paru en novembre 2006 aux éditions de l'Aube (coll. Aube-Nord).

7/
En témoigne notamment la création du Channel District qui réunit la Côte d'Opale, la Flandre française, la Flandre occidentale belge, ainsi que le Kent et le Medway en Angleterre.

8/
Cf. "Dunkerque ne manque pas d'énergie(s)" en page 17.

9/
Lire en page 18.

10/
Lire le reportage en pages 19.

Delebarre entreprend un vaste plan de régénération urbaine. Un concours international est lancé, remporté par l'architecte britannique Richard Rogers (co-auteur avec Renzo Piano du centre Georges-Pompidou/Beaubourg). Son projet pour Dunkerque adopte les principes d'un redéploiement et d'un retournement de la ville vers ses bassins maritimes. Comme l'explique Bernard Verbauwen, urbaniste à l'Agur, "l'ambition et l'exigence de cette première période de Neptune sont portées par l'investissement public massif (ponts créés pour désenclaver la Citadelle, sur laquelle est construite l'université du littoral [en 1991, ndlr], voiries et quais réaménagés, édifices publics rénovés, espaces publics centraux revalorisés...) et nourries dans le cadre de workshops animés par l'Agur et l'équipe Rogers"/3.

En 2002, après de nombreux chantiers et transformations urbaines, le pari semble gagné : l'agglomération dunkerquoise a retrouvé un centre attractif. Une nouvelle étape peut s'engager, celle de l'extension complète du centre-ville et de l'inversion de la proportion public-privé dans les investissements. La communauté urbaine Dunkerque Grand Littoral, qui pilote l'opération, cherche à rapprocher, dès l'amont des projets, collectivités locales, promoteurs et concepteurs. Elle élabore alors, avec la Ville et l'Agur, un programme détaillé "traduisant des objectifs de mixité sociale, d'alternative à la périurbanisation et de développement durable" : c'est la base du projet Grand Large et de son programme, qui comporte la réalisation d'un petit millier de logements (dont une première tranche de 250 logements avec quelques commerces et équipements) qui intègre les lignes de force de "l'agenda 21" local, notamment en matière de maîtrise de l'énergie et d'espaces verts. Au printemps 2005, à l'issue d'une consultation de concepteurs lancée par le groupement de promoteurs lauréat, l'agence Nicolas Michelin & associés est choisie pour développer ce projet/4. Le travail collectif et le partenariat public-privé se poursuivent et la démarche s'approfondit.

Nouveaux horizons, nouveaux défis

L'enjeu est de taille. Si, comme l'affirme la municipalité, "la ville est redynamisée, solidaire et généreuse", elle se prépare aussi aux grands défis de demain : "La lutte contre l'exclusion, le respect de l'environnement, le logement pour tous, l'emploi, impérieuse exigence, et la démocratie locale, une réalité à renforcer encore et toujours"/5. L'agglomération dunkerquoise a d'ailleurs longtemps été considérée un "laboratoire" de la participation, avec l'atelier populaire d'urbanisme mené à Grande-Synthe dans les années 80-90, et avec la

dynamique des quartiers qui s'est développée depuis. Une "révolution tranquille", dit-on aujourd'hui. Comme le raconte dans son ouvrage Dunkerque, l'aventure urbaine/6, Philippe Nouveau, qui fut adjoint à l'urbanisme et préside aujourd'hui l'Agur, la démarche a porté ses fruits : "Après la crise des années 80, Dunkerque a choisi clairement son camp, en manifestant dans tous les domaines sa volonté de réussir et sa créativité. La diversification économique, la création de l'université, le renouveau culturel, l'amélioration des conditions de vie sont de précieux atouts pour relever une région qui perdait une part importante de ses activités et de ses forces vives."

Philippe Nouveau rappelle que "gérer une ville oblige à passer constamment d'une échelle à une autre – de l'îlot au quartier, à la commune et à l'agglomération – et à nouer des contacts avec les territoires proches" ou situés au-delà des frontières/7 : les questions d'emploi, de formation, de logement, de commerce ou d'environnement débordent les frontières administratives de la Communauté urbaine de Dunkerque, qui contribue pourtant à appréhender globalement les problèmes et à mutualiser les moyens pour y faire face. Et d'ajouter : "La création de nouvelles solidarités continuera d'être une priorité dans les années à venir (...) pour bâtir une ville, une région où il soit possible de vivre ensemble, de manière satisfaisante pour les uns et pour les autres." Le chantier est donc loin d'être terminé. Mais la capacité d'innovation que démontre le secteur énergétique/8, le dynamisme des équipements culturels/9 et la convivialité des Dunkerquois, dont témoignent des événements festifs comme le carnaval/10, sont des signes qui ne trompent pas : au-dessus de la mer, l'horizon se dégage peu à peu... |





Question à

Nicolas Michelin, architecte

Vous avez reçu la mission d'urbanisme pour le projet Grand Large. Ce projet constitue-t-il une rupture ou une continuité avec le projet Neptune proposé par Richard Rogers il y a quinze ans ?

«Le plan d'urbanisme du quartier Grand Large repose d'abord sur un plan stratégique basé sur des principes inspirés de l'agenda 21 local, notamment pour l'aspect social (mixité et diversité), environnemental (gestion des eaux de pluie, énergies renouvelables) et économique (flexibilité des produits et phasage opérationnel).

Il s'inscrit également dans un contexte urbain particulier : entre la mer et le centre-ville, entre l'esthétique balnéaire et celle du port, et entre le résidentiel et le collectif. Il prolonge effectivement

la stratégie globale du projet Neptune, lancé en 1991, qui avait pour objectif de retourner la ville vers les bassins. Cette mutation urbaine du centre de l'agglomération est aujourd'hui largement réalisée. Le quartier du Grand Large marque le début de la deuxième phase de l'opération Neptune qui se donne pour nouvel objectif le développement durable. Ce que nous souhaitons, c'est que la mixité et la diversité sociales engendrent un quartier vivant, dans lequel les repères seront bien marqués par des perspectives originales : la vue sur le futur hôtel du Grand Large depuis la rue commerçante, la percée verte vers les remparts plantés, et les points de vue depuis les quais sur les immeubles singuliers...

Dans un premier temps, nous allons réaliser, à partir de l'été 2007 et pour

le compte de cinq maîtres d'ouvrages différents, 250 des 900 logements prévus sur le site, sur la base d'une diversité formelle et d'une grande variété volumétrique : maisons individuelles en bande ou en gradins, logements intermédiaires, immeubles collectifs de différentes tailles..., il y aura une trentaine de types de bâtiments. Nous leur appliquons les principes du développement durable : économies d'énergie, récupération de l'eau de pluie, ventilation naturelle en front de mer, qualité des espaces publics... Nous proposons un quartier contemporain où il sera agréable non seulement de vivre, mais aussi de se déplacer et de porter un regard sur la ville et l'eau. Cette première opération en donne le ton... «

Propos recueillis par Pierre Gras



Deux perspectives (de jour et de nuit) du nouveau quartier Grand Large proposées par l'agence ANMA.

Zoom

Dunkerque ne manque pas d'énergie(s)



Dunkerque

L'agglomération dunkerquoise accueille le principal centre nucléaire européen de production d'électricité, le premier port charbonnier de France, le terminal du plus long gazoduc sous-marin du monde (15 milliards de m³ par an). Elle constitue aussi un territoire de développement des ressources énergétiques, comprenant la première centrale éolienne française (installée dès 1997), l'implantation du site expérimental de Total avec cinq éoliennes offshore géantes, la première centrale électrique à cycle combiné de Gaz de France, un réseau de chauffage urbain et un centre de valorisation énergétique... Elle est également une terre d'innovation, avec notamment les projets "Althitude", consacré au développement de l'hydrogène (hydrogène et gaz naturel) dans les transports en commun, et "Epacop", dédié à l'expérimentation d'une technologie prometteuse à base de micro-piles à combustible. Elle est enfin caractérisée par une volonté partagée entre les collectivités, institutions, entreprises, associations, et conduite avec... énergie/1.

1/ Collectivités et industriels se rassemblent, une année sur deux, à Dunkerque ou à Grenoble, à l'occasion des Assises nationales de l'énergie afin d'échanger et de capitaliser les expériences.

2/ 220 000 habitants sur plus de 10 000 hectares étaient concernés par cette opération cofinancée par la Région Nord-Pas-de-Calais, l'Ademe, EDF, GDF et Dalkia Nord.

L'agglomération prend de la hauteur...

En témoignent quelques-unes des actions mises en place localement, s'agissant de maîtrise de l'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ainsi la Communauté urbaine Dunkerque Grand Littoral a-t-elle mené, en février et mars 2004, une opération de thermographie aérienne infrarouge novatrice en Europe/2. Il s'agissait de visualiser depuis le ciel les déperditions de chaleur s'effec-

tuant par les toits des habitations et des bâtiments tertiaires ou industriels de l'agglomération. Près de deux millions et demi de fichiers informatiques ont été retranscrits sous la forme d'une cartographie des dix-huit communes concernées et ont fait l'objet d'une campagne de sensibilisation du public autour de la réduction des dépenses énergétiques. Sachant que le secteur résidentiel et tertiaire représente 42 % de la consommation d'énergie en France et 25 % des émissions de gaz à effet de serre, que 30 % des déperditions thermiques se font en toiture et que 50 % des logements locaux datent de plus de trente ans, chacun a pu se rendre compte des enjeux individuels et collectifs de ce programme.

...et adopte le "Réflexénergie"

Au regard de cette prise de conscience et de la concertation conduite auprès de la population, des professionnels, des collectivités et des institutions partenaires, Dunkerque Grand Littoral a créé en juin 2006 un fonds d'aide spécifique destiné aux habitants, en complément des aides nationales et régionales. En matière de travaux d'isolation, l'objectif est d'atteindre un millier de dossiers d'aides en trois ans (cofinancés à 50 % par EDF) ; concernant l'utilisation d'énergies renouvelables (le solaire thermique, en l'occurrence), une centaine de dossiers d'aides est envisagée. Cette impulsion transformée en action concrète dénommée "Réflexénergie" ne peut que consolider l'image de l'agglomération dunkerquoise en

matière de développement durable. Les entreprises locales ne sont en effet pas en reste. La société dunkerquoise Cogebloc, par exemple, s'inscrit dans le pôle énergétique grâce à son procédé "Cogetherms", un bloc isolant naturel "à vie" composé de pierre ponce. Né des volcans, importé de Grèce et 100 % recyclable, ce produit transformé et pressé à froid dans l'usine installée sur le "môle 2" du port de Dunkerque, "solutionne les maux de la construction", selon son directeur, Eric Agostini, en particulier l'humidité et l'absorption : "C'est un éco-matériau qui ne pollue pas à la fabrication, contribue à la haute qualité environnementale et permet d'économiser 15 à 20 % de consommation d'énergie. Sans compter l'amélioration conjointe du confort acoustique et du confort d'été, car son



efficacité contre le froid s'applique également aux grandes chaleurs". Sur la base d'une maison de 100 m² par exemple, on évalue le surcoût à 15 % sur le gros œuvre (0,5 % du prix global). "Un investissement amortissable en cinq ans". Et un exemple d'innovation en action... | O.R.

Zoom

Art et territoire, un chantier permanent

L'art occupe une place essentielle dans la ville, et les projets culturels font pleinement partie de sa capacité d'innovation, comme c'est le cas à Dunkerque. Le Fonds régional d'art contemporain (FRAC) devrait ainsi déménager à l'horizon 2010 dans la bien nommée "cathédrale", un spacieux bâtiment situé sur le site de l'AP2 (Atelier portuaire 2). Quant au Lieu d'art et d'action contemporaine (LAAC), créé sous la forme d'un musée d'art contemporain au début des années 80, aux abords des chantiers de construction navale, le long du canal exutoire et non loin de la plage, afin d'ouvrir l'art à la population ouvrière et de s'intégrer dans la cité, il a réouvert ses portes en juin 2005 après huit années de fermeture et de travaux. Entièrement rénové, il souhaite, en plus du prêt d'œuvres et de la constitution de collections, impliquer davantage les habitants dans ses projets, en particulier en invitant des artistes à s'inspirer d'un lieu, à participer à sa (re)construction, à se l'approprier et à "révéler sa véritable identité".

Deux exemples récents illustrent cette démarche. Si les lieux ont une mémoire, l'artiste Maria Tereza Alves a voulu se faire l'écho de "Dunkerque la voyageuse". Troisième port de France, Dunkerque a été marquée jusque dans sa chair par les deux guerres mondiales et dans son "âme" par les voyages des marins vers l'Afrique, les Amériques, "les Indes" ou l'extrême nord de l'Europe... Maria Tereza Alves a recueilli le lest – composé de sable, de terre, de pierres et de briques – amassé dans les bateaux au cours de ces périples



et y a cherché les graines déposées au gré du hasard. Ces "seeds of change", graines d'échange et de changement, ont peu à peu germé, donnant naissance à des plantes venues de tous horizons qui sont exposées six mois durant sur le "Duchesse Anne", amarré dans le bassin du commerce. De son côté, Ludovic Linard a voulu créer du "bien vivre ensemble" avec les habitants des quartiers de Soubise et de Basse Ville, dessinant avec eux la nouvelle identité de ces territoires... Un objectif nécessairement ambitieux et partagé. | Pa.D.



Le LAAC (en haut) comme le bâtiment qui accueillera, après réhabilitation, le Fonds régional d'art contemporain (en bas) marquent d'ores et déjà le littoral dunkerquois.

Reportage

QUAND CARNAVAL S'ÉCRIT AVEC UN "K"

Chaque année, le carnaval de Dunkerque est un moment privilégié de fête, d'affirmation de l'identité populaire flamande. Certains estiment pourtant qu'il a perdu de sa superbe, envahi (trahi ?) par le tourisme et le commerce. La nostalgie ne serait plus ce qu'elle était... "Karnaval" a quand même de beaux restes, n'en déplaise aux puritains...

Le reportage de Pierre Gras et les images de Serge Mouraret.

1/
"Mets ton plus beau costume", en flamand.

"Mets ton beste klet'che !" / 1 Même sans la banderole accrochée au balcon de la mairie, le conseil ne manque jamais d'être suivi. À Dunkerque, à partir de février et depuis des lustres, le rituel est le même ou presque, de "chappelles" en "bandes", de jets de harengs en libations en l'honneur de Jean Bart, sur la place qui porte son nom. Perruques flashy ou chapeau à fleurs, robes ringardes et portejarretelles pour les hommes, maquillage soigné et boa de farces et attrapes noué autour du cou pour les filles, et, pour tous, parapluie télescopique comme flambeau et houblon à titre d'euphorisant. Qu'on soit de la Ville Basse, de Saint-Pol-sur-Mer ou de Coudekerque-Branche, c'est parti pour plus d'un mois de rigodon(s) dans tous les quartiers de la ville et dans les communes de l'agglomération.

Embarquement immédiat

Cette année encore, la tradition n'a pas failli. Du vent, certes, mais aussi du soleil, un monde fou et, planante comme une bande de homards lâchée au-dessus de la foule, une farandole d'humour paillard, de chansons de corps de garde, de ferveur popu-

laire et de conviction "bien à soi" : à Dunkerque, on ne met pas son "klet'che" seulement pour faire joli, on "est" ce qu'on porte. Zygomars, Boucaniers, Petits Baigneurs, Nounn'tches, Matelotes et autres "bandes" plus ou moins travesties et délirantes, s'en donnent à cœur joie. On ne se fait pas prier pour chahuter le passant, sans pour autant le blesser. Ce qui se conclut le plus souvent, avec les dames, par un bisou ou une caresse de plumeau : "Te fâche pas, ma tante !"

Dans le bus de banlieue qui amène les premiers "carnavaleux" dans le centre-ville, on a déjà fêté l'événement : "Allez, c'est son anniversaire et t'as pas fait la bise à Joël !" Le solide gaillard en question, habillé en fille, arbore un beau maquillage vert et blanc aux couleurs de Saint-Pol. On s'exécute, puis on discute. "On fait tous partie de l'équipe de hand, mais demain y'aura pas d'entraînement !", explique son copain, les yeux dans le vague. Sur le siège d'en face, une jeune fille évite le regard, ça ne lui dit sans doute rien de faire la bise à Joël. "Une chanson, une chanson !", scande le groupe avant d'y répondre lui-même avec force gestes explicites. Arrêt suivant, tout le monde descend.

Dockers et walkyries

15 heures : c'est l'heure du rassemblement en "ville basse". Les groupes sont encore clairsemés, mais l'ambiance se forme progressivement. La moyenne d'âge est jeune. Où sont donc passés les types mûrs aux épaules de dockers et aux poitrines de walkyries qui, sur les vidéos diffusées jusqu'à satiété dans les bistrotts, entonnaient comme pour la première fois l'hymne à Jean Bart ? "Salut à ta mémoire / De tes exploits, tu remplis l'univers / Ton seul aspect



QUAND CARNAVAL S'ÉCRIT AVEC UN "K"

commandait la victoire / Et sans rival tu régnas sur les mers... Plus tard, sans doute. Le défilé s'ébranle comme une manif de printemps, bon enfant, élus et musique en tête, suivis d'une bonne série de zébrés en tout genre. On se bouscule pour passer le pont et emprunter, comme dans un entonnoir, les rues plus étroites qui ramènent la foule vers la gare, puis "la Jean Bart". Quelques chutes, rien de grave, "faut pas se mettre en travers !", c'est tout. De plus en plus de monde, en haut et en bas : ceux qui regardent, ceux qui les regardent. Entre deux essais lyriques, les conversations se nouent, les idylles aussi. Sourires, bisous, photos, et c'est reparti ! Place Jean Bart enfin, petits et "géants" se répandent en liberté, dans une atmosphère qui tient davantage de la kermesse que du carnaval de Rio. Qu'importe, on est en bleu, on est heureux.

Jetez ce hareng qui ne saurait décevoir...

Il est presque dix-sept heures. "Qu'est-ce qu'on fait maintenant ?", se demande un couple de Belges

tous les cartons y sont passés, la foule de ceux qui n'ont pas accroché de poisson fait mine d'être déçue. Mais la fête ne fait que commencer. En rugby, on appelle cela la troisième mi-temps.

La nostalgie n'est plus tout à fait ce qu'elle était

L'ambiance est chaude, mais les esprits chagrins notent qu'on est plus autant "entre soi" qu'avant : des touristes en plus grand nombre, des visiteurs venus de loin (La Rochelle, Perpignan, Nancy, et même Lyon, c'est dire...), des familles endimanchées, des journalistes aux pieds et à la voix fatigués. Certains s'en réjouissent, les limonadiers en premier, d'autres s'en étonnent : "Mais qu'est-ce qui vous intéresse donc tant ici ?" D'autres encore regrettent le temps passé. Qui est aussi, paradoxalement, celui



Les Dunkerquois restent fidèles au carnaval, même si d'autres "actions d'image" mobilisent désormais les acteurs de la ville.



bien propres sur eux. La place se vide, les bars se remplissent. D'un coup, les "carnavaleux" regardent leur montre puis se dirigent en bon ordre vers la place de l'hôtel de ville : le jet de harengs va bientôt commencer. C'est une tradition aussi ancienne que le carnaval lui-même, au cours de laquelle les "notables", réfugiés au balcon, bombardaient de poisson frais la foule encanaillée qui les mettait en boîte. À présent, il y a peut-être 30 000 personnes sur la place. "Libérez les harengs !", crie un groupe remonté comme un réveil. Le maire "libère" son premier hareng. Alors ça crie, ça saute, ça pousse, ça mord : tandis qu'une pluie de poissons fumés – sous vide, Union européenne oblige... – s'abat sur la place, suivie de temps à autre par la trace orangée d'un solide homard, hommes et femmes semblent en pincer pour le tournoi des Six nations, sautent à la touche, font l'ascenseur puis le "môle", et gare à celui qui laisse traîner ses doigts par terre ! Quand



val. Les badauds qui sont là ne sont pas de touristes, mais des gens qui aiment le carnaval. Les "carnavaleux" savent le faire, le respectent, ne poussent pas à tort et à travers. Quand on a vécu, travaillé en Citadelle, on lui reste fidèle en revenant régulièrement. Toutes les "bandes" ont une atmosphère différente et chaque "masquelour" sa préférence, mais je crois qu'ils aiment tous celle-ci."/2

Il y a ceux qui ont d'autres préférences : "Moi je trouve qu'ici, ça a perdu de son naturel, explique un jeune photographe aux lunettes noires, plus déguisé que Mata-Hari. Il faut aller plus loin, en banlieue, retrouver les origines..." D'autres enfin ont le goût de la nostalgie qui, entre deux pintes de blanche, leur remonte à la gorge. Jadis arme de contestation gouailleuse et manifestation d'une solidarité quasi clanique entre ouvriers, le carnaval aurait-il viré "sociocu" ?

2/
Cité par l'hebdomadaire
Le Phare de Dunkerque
du 23 février 2006.



Major projects: The “urban adventure” continues

Transformation of the industrial port and extension of the town centre: driven by the Neptune-Grand Large project, Dunkirk's metamorphosis – set rolling twenty years ago in a climate of economic disaster – remains an ongoing affair in which business revival, rehabilitation of dilapidated neighbourhoods and creation of major amenities are feeling the favourable impact of the TGV high speed train and the Channel Tunnel.

A history that includes two world wars and successive economic crises has not prevented mobilisation: Dunkirk – now France's number three port and Europe's premier energy platform – is bent on marrying its traditional activities with sustainable development, urban growth and quality of life; and on pulling in its share of the 6 million tourists drawn to the Flemish coast every year.

Change has come via cooperation: the local development agency Dunkerque Promotion skilfully brought together the City, the Urban Community, the Nord Département Council, the Chamber of Commerce and the Port Authority, while Agur, the town planning agency, introduced its innovative “industrial environment plan”. The period 1992-2005 saw 130 companies move in – 1.3 billion euros' worth of investment and 3600 new jobs – and 200 local projects generate work for another 3000 people.

Neptune got under way in the late 1980s, in response to a dual situation: the closure of the shipyards in 1987 had cost 11,500 jobs; and the westward shift of port activity had left brownfield sites available for expansion of Dunkirk's downtown. Result: the municipal team under mayor **Michel Delebarre** embarked on an ambitious urban regeneration programme including a competition won by English architect Richard Rogers, whose project involved refocusing the city on its seafront. Agur's **Bernard Verbauwen** relates that Neptune's first phase involved massive public sector spending, redevelopment of roads and piers, renovation of public buildings and enhancement of public spaces – all spurred on by workshops organised by Agur and the Rogers team.

By 2002 the battle looked won – Dunkirk had endowed itself with an attractive downtown area – and the next phase could begin: completion of city-centre expansion and a large-scale shift to

investment from the private sector. The Urban Community, which was running the operation, set out to involve local government, developers and designers, and in conjunction with the City and Agur drew up a programme embodying social variety, alternatives to urban sprawl and sustainable development. This was the basis of the Grand Large project, whose winning proposal – from **Nicolas Michelin & Associates** – embodies local Agenda 21 thinking. Some 1000 new dwellings are planned, involving 30 different kinds of building – strip and stepped houses, intermediate housing and collective accommodation on a variety of scales – with the emphasis on energy-saving, rainwater collection, natural ventilation on the seafront and quality public spaces and parks.

Nonetheless, the challenge remains a considerable one. The city has found a new dynamic, but now has to prepare for the big issues of tomorrow: social exclusion, the environment, housing for all, employment and local democracy. After the slump of the 80s, says Agur's President **Philippe Nouveau**, Dunkirk opted for success and creativity: “Economic diversification, a new university, cultural regeneration and improved living conditions are precious assets for a region whose economy and momentum were in steep decline.” Another signal is the reopening, after extensive repairs and renovations, of the LAAC contemporary art centre, with a programme of guest artists and public involvement.

Energy remains a major consideration: Greater Dunkirk is home to Europe's largest nuclear power station, France's largest coal port and the terminal for the world's longest gas pipeline. To which can be added the country's biggest wind-energy power station, Gaz de France's first combined cycle power plant, an urban heating network and an energy recycling centre. On the innovation side, the projects Althytude and Ecapop are experimenting, respectively, with hythane for buses and fuel cell technology. In Dunkirk local government, institutions, the business world and community associations are all putting lots of energy into – well, energy.

Redonner de l'espoir ?

L'image paillarde et désordonnée du carnaval “à l'ancienne” aurait donc pâti (ou pâli) des besoins de renouvellement de... l'image justement. Celle d'une ville portuaire en reconversion, décidée non pas à tourner le dos à son passé, mais à se redonner de l'espoir pour l'avenir. Or, la vision parfois dantesque généreusement véhiculée par les grands médias agissait quelque peu à contre-courant/3. Reste qu'on évacue plus difficilement une culture collective que de simples “mauvaises habitudes”. D'ailleurs, comme le dit la chanson :

*“Sû' Dunkerque, pour faire la Visschersbende
En souv'nir des pêcheurs en Islande
l' faut pas être kloppe des pieds
Faut savoir driver et schnicker
Et surtout avoir la santé
Ou ta cahute t'as qu'à rester !”*



À bon entendeur... Il se fait tard ce dimanche. Les tambours résonnent encore ça ou là, mais le cœur n'y est plus tout à fait. Les paupières se font lourdes. Dans les bistrotts, “klet'ches” et plumeaux commencent à rejoindre les sacs de sport. Les rues du centre-ville s'éteignent et les bassins de la Citadelle sont déserts. “Moi, jch'suis de Gravelines !”, gueule en passant un “masquelour” dont le pas ne l'est pas moins et qui prend visiblement le (long) chemin du retour. Demain sera un autre jour. En attendant, on emprunte un axe rapide vers la périphérie où les dernières chambres d'hôtel se sont arrachées comme une caisse de morues à la criée. Jusqu'ici silencieux, le chauffeur de taxi se retourne et nous lance pardessus l'épaule : “Vous êtes journalistes, non ? Ben, il faut dire du bien du carnaval, hein, nous on y tient !” C'est promis, on le dira. | P.G.

3/
Cf. “L'image du carnaval”, in Dunkerque a-t-elle toujours bonne presse ?, Agur, nov. 2005, pp. 28-33.

DE LA MOBILITÉ À LA MOBILISATION

L'augmentation rapide de la population, qui conduit à la congestion progressive des trafics, et son vieillissement inéluctable, qui entraîne une perte relative d'autonomie, sont au moins deux raisons pour repenser la chaîne de déplacement. Comme l'affirme en substance **Éric Molinié**¹, l'enjeu n'est plus d'aller d'un point "A" à un point "B", mais de rendre accessibles les points "A" et "B". Cela semble être le "B-A BA", mais il a fallu que le législateur s'en mêle pour que la mobilisation des uns crée le "droit à la mobilité" des autres. Un vaste chantier évoqué au sein des deux ateliers organisés lors de la rencontre nationale².

Par Pascale Decressac et Olivier Réal.

L'accessibilité doit (re)trouver droit de cité

Penser et organiser la ville est un défi permanent, un compromis entre des intérêts individuels et collectifs parfois contradictoires. Pour **Gérard Boussin**, directeur de l'environnement et de la santé publique à la Ville d'Angers, animateur de l'atelier consacré aux handicaps de la vie et dans la ville, l'accessibilité en est l'illustration. Il s'agit de concilier les modes de déplacements, les temps de vie, le logement, l'ouverture des établissements recevant du public et les lieux de loisirs pour tous...

La loi du 11 février 2005 pour "l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées" marque, selon **Catherine Bachelier**, déléguée ministérielle à l'accessibilité, le passage d'un statut, incarné par la précédente loi (1975), à un choix de vie : faire participer les gens à la ville. "Nous avons une loi exigeante avec des obligations claires : rendre le cadre bâti et les transports accessibles dans les dix ans...". L'accessibilité n'est donc plus un domaine réservé à une partie de la population. C'est un confort d'usage pour tous et un enjeu économique de développement durable. Mais une "révolution culturelle" doit s'opérer en termes d'intégration : "C'est bien que les lieux de vote soient accessibles, encore faudrait-il que les candidatures le soient également ; c'est bien également de rendre les théâtres accessibles, encore faudrait-il qu'il y ait aussi sur scène des acteurs handicapés...". La formule "Rien pour nous sans nous", utilisée par l'Association des Paralysés de France, reste d'actualité.

Planification et anticipation

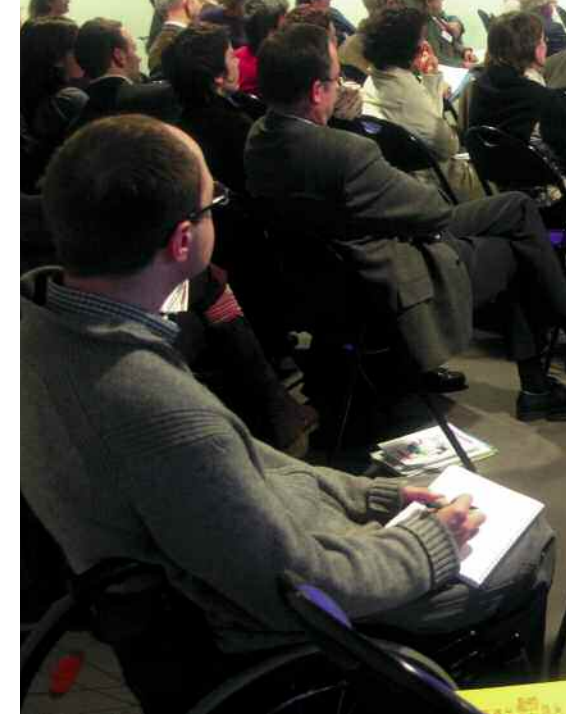
Dans toutes ses formes, la question de la mobilité n'est pas une vue de l'esprit, comme le confirme **Maryvonne Dejeammes**, chargée de mission Accessibilité et personnes âgées au Certu³ : un tiers de la population aurait ainsi une gêne pour se déplacer. La loi introduit des dispositifs de planification et de suivi nécessitant pour les collectivités locales "d'innover dans les méthodes et d'instituer la concertation avec les représentants d'associations de personnes handicapées ou à mobilité

1/ **Éric Molinié**, chargé de mission au cabinet de la présidence d'EDF, était le "grand témoin" de l'atelier n°1, intitulé "Handicap : faire bouger la vie et la ville", proposé par l'Agence d'urbanisme de la région angevine, le Comité de liaison des handicapés, le Certu, France Qualité publique et EDF.

2/ Le second atelier (n°9), intitulé "Vers un service public de la mobilité durable", était proposé par le GART (Groupement des autorités responsables de transport).

3/ Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

4/ Plan des déplacements urbains.



Considérer les six millions de personnes handicapées comme des citoyens à part entière : un objectif qui reste à atteindre...

Essaimer les uns les autres

Le dialogue semble d'autant plus indispensable que les approches sont désormais "globales", alors qu'auparavant on ne parlait que de "handicap moteur", donc mécanique. "Le handicap sensoriel ou mental est plus subjectif et sujet à interprétation", souligne **Samuel Landier**, conseiller municipal à Rezé (commune membre de la Communauté urbaine Nantes Métropole) et président de la commission accessibilité du Comité national pour la promotion sociale des aveugles et des amblyopes. "Il faut partager et faire partager à d'autres les besoins, plutôt que de les traiter en vase clos". Cela impose aussi de privilégier la transversalité, "de faire essaimer la préoccupation", selon la formule de **Vincent Leignel**, adjoint au maire de Dunkerque chargé de l'urbanisme. Elle aussi "ville santé de l'OMS", la cité hôtesse de la rencontre des agences a su innover

réduite". Schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs, plan de mise en accessibilité de la voirie, "volet handicap" des PDU/4 sont au programme. Ces dispositifs visant à améliorer la vie urbaine des personnes handicapées, Angers les met en œuvre depuis vingt-cinq ans, explique pour sa part **Martine Richard**, adjointe au maire chargée du handicap, dans cette "ville santé de l'OMS". La création d'un service de transport adapté remonte en effet à 1981 et la volonté politique s'exprime à travers le dialogue avec les usagers, les associations, mais aussi les services techniques des collectivités.

Au cœur de cette approche "exemplaire", **Jean Rossignol**, président du Comité de liaison des handicapés, s'est inscrit, via l'Observatoire de l'accessibilité, intégré depuis 2004 au sein de l'Agence d'urbanisme de la région angevine, à "l'avant-garde" de la loi du 11 février 2005 : donner de la perspective, mobiliser pour une meilleure appropriation collective, être novateur font partie de ses principes de base pour faire considérer les six millions de personnes concernées en France "comme des citoyens à part entière". À Grenoble, la prise en compte de ces questions est déjà ancienne. "Mais nous avons voulu aller plus loin que les domaines du logement et des transports", affirme **Annie Deschamps**, adjointe au maire et présidente de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise. C'est aux commerces, à la culture, au tourisme adapté que la délégation à l'accessibilité et à la qualité de vie pour tous, créée en 1995, s'est attachée, là encore dans le dialogue et le partenariat...



Les transports publics doivent apporter leur part d'innovation dans ce domaine.



dans les transports (bus et taxis), la haute qualité environnementale et le développement durable, grâce à "une diversité de représentation des personnes". "J'ai une utopie, explique l'adjoint dunkerquois : être un élu comme les autres. Ici, je suis un élu handicapé, pas celui des handicapés !".

"C'est quoi la qualité ?", s'est interrogé en conclusion **Vincent Quatrebarbes**, directeur de France Qualité Publique : "La démarche qualité vise à faire mieux en réduisant les dysfonctionnements. Faire la qualité, c'est en réalité définir, en fonction de la vision de chacun, ce qu'est faire bien". La loi, le dialogue,

DE LA MOBILITÉ À LA MOBILISATION

la démocratie, la solidarité, la transversalité, l'essai-
image d'expériences, l'imagination conduisant à l'in-
novation urbaine : autant d'atouts qui devraient
donc permettre aux collectivités de "faire mieux"
afin de tendre vers le "bien". Et à l'accessibilité
de trouver "droit de cité" pour se fondre dans la
mobilité collective et durable de demain. | O.R.



Vers un service public de la "mobilité durable" ?

Après Londres et Rome, plusieurs grandes métro-
poles européennes cherchent des moyens de réduire
la circulation des voitures en centre-ville. Si un bon
"maillage" de l'agglomération en transports en com-
mun est indispensable pour convaincre les auto-
mobilistes de laisser leur véhicule au garage ou d'y
renoncer tout bonnement, cela n'est pas suffisant.
De nombreuses villes mettent donc en place des sys-
tèmes alternatifs innovants. C'est ce que proposait
de découvrir l'atelier animé par Chantal Duchène,
directrice générale du GART.

Bannie du centre, tolérée en périphérie ?

Le projet "Auto-partage", initié à Nantes et pratiqué
dans quelques villes, est un service de location de
voitures à l'heure destiné à une clientèle de particu-
liers et de professionnels souhaitant utiliser de temps
en temps un véhicule personnel pour des déplace-
ments en périphérie. "L'objectif est de rendre facile-
ment accessibles les stations de location de voitures,
situées à proximité des lieux de transport collectif",
explique Olivier Sorin, chargé des transports collec-
tifs à la communauté Angers Loire Métropole, qui
ajoute que "le dispositif concerne un marché res-
treint et ne devrait pas entraîner une réduction signi-
ficative des trajets en voiture". Comme à Brême ou
à Strasbourg, les véhicules doivent être remis là où
ils ont été empruntés. L'auto-partage se présente
comme une offre complémentaire aux transports en
commun bien adaptée aux déplacements de centre-
ville à périphérie.

Mobilité "écologique"

La Communauté d'agglomération de La Rochelle,
qui regroupe dix-huit communes, a mis en place
pour sa part une offre multimodale et intermodale
complète. Une régie gère les transports publics sur
neuf communes de l'agglomération. Depuis 1985,
La Rochelle a mis en place le transport à la demande
24 heures sur 24, grâce à un système de taxis, ainsi

qu'un service de "bus de mer" et un prêt de vélos en
libre-service accessible grâce à un paiement par carte
et à une tarification commune. L'agglomération a
aussi lancé le service "Liselec", qui repose sur l'uti-
lisation de voitures électriques en temps partagé,
accessibles en libre-service et en permanence par
des clients abonnés, ainsi que "Elcidis", plate-forme
de déchargement utilisant uniquement des véhicules
électriques, qui assure le transport des marchandises
et propose la livraison des courses à domicile. Inno-
ver, conduire une démarche de développement
durable, trouver des alternatives à la voiture en cher-
chant des solutions intelligentes : la Ville affiche son
attachement à "offrir un transport adapté à chacun".
Les habitants sont en outre encouragés à laisser aux
parkings situés en périphérie leurs véhicules pour
emprunter les transports en commun. "La circula-
tion en voiture commence à diminuer dans le centre-
ville, mais pas en périphérie", note toutefois Jean-
Marie Grellier, directeur transport et déplacement de
la Communauté d'agglomération.



Même si les citoyens
"branchés" plébiscitent
le vélo, la ville doit
"offrir un transport
adapté à chacun".

La "petite reine" des circulations douces

Depuis le 19 mai 2005, le Grand Lyon a mis à la dis-
position des habitants un parc de 3 000 vélos en
libre-service, répartis sur 250 stations implantées à
Lyon et à Villeurbanne. Avec une gratuité d'utilisa-
tion de trente minutes à une heure selon les moda-
lités d'abonnement, chacun peut, à n'importe quel
moment du jour ou de la nuit, prendre un vélo pour
se rendre d'un point à un autre ou, pour une somme
modique, le conserver un peu plus longtemps.
Le vélo en location a déjà séduit plus de 70 000
abonnés, soit plus d'un Lyonnais sur dix. Utilisés
sur de courtes distances pour les déplacements
domicile-travail réalisés en semaine (64 %), les vélos
font désormais partie du quotidien. Ils se substituent
volontiers au métro, au bus ou à la marche à pied,
mais moins à la voiture. "Une nouvelle culture
des déplacements urbains est née grâce à Vélo'v",
remarque Bernard Linsel, qui souligne l'augmen-
tation de l'équipement des ménages en vélos
personnels.



Le coût de la "mobilité innovante"

Le développement des transports écologiques a
cependant un coût. Jean-Marie Grellier souligne l'im-
portance de l'investissement réalisé à La Rochelle
pour la mise en place des plans de mobilité pour les
déplacements alternatifs à la voiture particulière. Il
insiste sur l'intérêt de la mutualisation des services
de transport : "La rentabilisation rapide du système
de livraison comblera le déficit prévisible des voi-
tures en temps partagé qui ne devraient pas être ren-
tables avant une douzaine d'années", explique-t-il.
À Lyon, l'investissement réalisé dans le cadre de
"Vélo'v" est également significatif. "Cela représente
un investissement de 3 000 euros par vélo, soit un
coût de plusieurs euros par déplacement", reconnaît
Bernard Linsel. Enfin, Olivier Sorin insiste sur le
nécessaire soutien des pouvoirs publics pour la mise
en œuvre de l'auto-partage, qui sera certainement
déficitaire pendant plusieurs années.

Pour Chantal Duchène, ces initiatives constituent une
"alternative intéressante" aux transports en com-
mun et à la voiture particulière pour les habitants de
centre-ville. Soulignant la pertinence du système
multimodal développé à La Rochelle offrant à la
population un large panel de choix de déplacement,
elle regrette en revanche l'absence d'amélioration
des déplacements pour les personnes vivant à la péri-
phérie des agglomérations. Un constat appuyé par
Bernard Linsel qui indique qu'à Lyon les parkings se
sont déplacés de l'hyper-centre vers les quartiers
périphériques. Or, c'est en centre-ville que le maillage
du territoire en transports en commun est le mieux
organisé, que la circulation à vélo est la plus aisée...
Certes, les citoyens "branchés" plébiscitent les trans-
ports écologiques, vélo en tête, mais que représen-
tent-ils par rapport à la population urbaine dans son
ensemble ? | Pa.D.

Bouger pour s'en sortir

“Notre société est soumise à deux transformations majeures : la fragmentation des territoires toujours plus compliqués, toujours plus étalés. La seconde fragmentation est celle du travail. L'emploi à vie, à temps plein et aux horaires fixes perd du terrain. En revanche, les contrats à durée déterminée, le travail à temps partiel, le travail en horaires décalés, le travail intérimaire, de nuit et de week-end, se développent. Les personnes en recherche d'emploi, les allocataires de minima sociaux et les salariés peu qualifiés de l'hôtellerie ou de la restauration, du nettoyage industriel, de la grande distribution subissent durement cette réorganisation des cadres spatiaux et temporels de la vie quotidienne. La mobilité, qui doit s'exercer sur des distances plus longues à toute heure du jour et de la nuit, devient un élément problématique de leur vie sociale et professionnelle.

Des démarches innovantes...

Afin de soutenir les personnes dans leurs démarches d'insertion, des travailleurs sociaux de terrain innovent et conçoivent une large gamme d'aides à la mobilité. Des missions locales et des associations intermédiaires, des chantiers-école et des centres sociaux mettent en œuvre des systèmes de “transports à la demande”, de location à bas prix de vélos, de cyclomoteurs et de voitures, des formations à la mobilité de base (apprentissage de la lecture de cartes et de plans, conception de trajets) et à la préparation du permis de conduire, qui doivent être adaptées à des niveaux scolaires souvent proches de l'illettrisme. Ces démarches se multiplient rapidement. Plus de cinq cents dispositifs, tous types confondus, fonctionnent à l'échelle nationale, tant en milieu rural et périurbain qu'au cœur des grandes agglomérations.

Les résultats des dispositifs sont intéressants. Les auto-écoles sociales amènent des personnes en situation d'échec scolaire à la réussite au permis de conduire. Les taux d'utilisation des parcs de cyclomoteurs et de voitures des loueurs sociaux avoisinent les 100 %. Les ratios d'exploitation des taxis sociaux et des transports à la demande sont parfois meilleurs que ceux des lignes périphériques des transports collectifs. Et la moitié des personnes ayant profité des services des structures présentées plus haut ont amélioré leur situation professionnelle.



L'auto-école constitue une porte vers l'autonomie, mais tous n'y accèdent pas...

... et de nombreuses difficultés

Mais les difficultés auxquelles ces innovations sont confrontées restent nombreuses. Tout d'abord, les structures sociales conçoivent des aides à la mobilité dans l'urgence des situations des personnes en insertion. Or, les travailleurs sociaux ne sont pas des professionnels de la mobilité et n'en ont pas les compétences. Leurs initiatives ne s'inscrivent d'ailleurs pas dans le cadre juridique du service public de transport. Les possibilités de financement public sont restreintes à la logique de la subvention annuelle reconduite d'une année sur l'autre... ou non. Ces éléments fragilisent des initiatives précieuses. Il serait judicieux que le droit soit adapté et facilite leur mise en œuvre.

D'autres questions doivent être discutées. Comment améliorer les relations entre les aménageurs et les travailleurs sociaux, les uns étant centrés sur l'espace, les autres sur les gens ? Il serait intéressant que des passerelles soient lancées entre ces deux mondes. Qui pourrait également s'engager dans le développement des transports à la demande, “centrales de mobilité” et autres systèmes de location de véhicules à bas prix ? Ces dispositifs végètent dans l'expérimentation depuis bientôt trente ans... L'avenir des villes impose qu'on les sorte de cette ornière.”

* Eric Le Breton est maître de conférences en sociologie à l'Université de Rennes 2 et anime le programme “Mobilité et insertion” de l'Institut pour la ville en mouvement (IVM). Il est intervenu lors de l'atelier n°5, “Bouger pour s'en sortir”, proposé par l'Agence d'urbanisme de Lille Métropole et l'IVM.

GOUVERNANCE ET COMPÉTITIVITÉ : UN COMBAT DE CHEFS ?

Mondialisation oblige, l'attractivité des territoires est devenue une nécessité permanente. L'atelier consacré au thème de la gouvernance au service de la compétitivité^{1/} a opéré un riche tour d'horizon des différentes situations et de la façon de les traiter, dans la ville (Stockholm), la Métropole (Montréal), la “région-campagne” (Toscane) ou le département (Essonne).

Évolutions, perspectives et synthèse par Olivier Réal.

C'est l'histoire de deux personnes qui ne se sont pas vues depuis dix ans. “Mais qu'est-ce que tu as changé, Paul !”, dit la première. – “Mais je ne m'appelle pas Paul”, lui rétorque la seconde. – “Ça alors, mais tu as même changé de prénom...” Selon Mario Pezzini, chef de division de la compétitivité et de la gouvernance régionale à l'OCDE, animateur de l'atelier et excellent conteur d'histoires, “les choses ne se sont pas améliorées depuis dix ans en termes de disparités entre les régions, mais elles ont en revanche changé leur gouvernance”. Comme le demandait en préambule Michel Berson, président du Conseil général de l'Essonne, “que doit-on faire pour garantir la compétitivité d'un territoire, et qui doit prendre les initiatives ?”

1/ Cet article correspond à l'atelier n°10, organisé dans le cadre de la rencontre nationale sur le thème “La gouvernance au service de la compétitivité”, par l'OCDE et l'Agence d'urbanisme et de développement Essonne-Seine-Orge.

Stockholm sur orbite

Capitale de la Suède, Stockholm, métropole scandinave, est en tête de plusieurs classements établis par l'OCDE en matière d'innovations, cumulant même des “vertus de créativité, tolérance et technologie”. Densité, masses critiques en innovation et main d'œuvre qualifiée, internationalisation, qualité de vie élevée et système sociétal relativement égalitaire sont au nombre des pré-conditions de nature à “garantir la compétitivité”, selon Roland Engkvist, directeur de l'Agence d'aménagement régional et de transport urbain de Stockholm. La quête de compétitivité étant permanente, des instruments publics ont été mis en place afin de stimuler l'innovation. Cela se traduit par un plan de développement fixant, dans le cadre d'un processus commun avec les municipalités, les objectifs et les stratégies devant déboucher sur une décision politique régionale.



Stockholm se veut à la fois “créative, tolérante et compétitive”.

Dans la pratique, reconnaît Roland Engkvist, “cela fonctionne bien pour les équipements et infrastructures publiques, mais pas pour les innovations. C'est pour cette raison que nous développons un programme régional de croissance économique fondé sur le partenariat”. Il s'agit en parallèle de développer une structure polycentrique, de soutenir la densité dans les nouveaux pôles satellites, de

GOVERNANCE ET COMPÉTITIVITÉ : UN COMBAT DE CHEFS ?

renforcer les éléments favorables à l'innovation et de favoriser les transports publics. La politique des "clusters" est en première ligne, à l'image du Kista Science City (ICT). Ce centre européen articulé autour du géant suédois des technologies de télécommunications Ericsson, monte en puissance depuis trente ans et regroupe aujourd'hui 65 000 employés, 800 chercheurs et 4 000 étudiants au sein de quatre municipalités impliquées dans la gouvernance locale. Ce partenariat entre villes, dont Stockholm a créé les fondations, facilite la transversalité et le maillage de diverses branches industrielles régionales. Il permet de "mieux travailler dans le dialogue entre les citoyens afin d'accroître le capital social, ce qui est le plus grand défi en Europe".

Pour asseoir une vision de développement intégrée et partagée à l'échelle du "territoire fonctionnel" plutôt qu'administratif, les 82 villes ont adopté en février 2005 un plan reposant sur quatre axes : une région métropolitaine "apprenante" (centrée sur le capital humain et social), "compétitive et prospère" (productivité des entreprises, innovations), "attractive" (qualité de vie, services et infrastructures performantes) et "de calibre mondial" (promotion internationale et investissements étrangers). Quinze "grappes" (clusters) à valoriser ont été identifiées, chacune comprenant une entreprise leader et des partenariats éducatifs ou de recherche, répartis par famille de domaines et touchant un large spectre d'activités économiques et/ou technologiques. Afin

pétitivité de Stockholm, sauf la densité et la concentration des compétences. "Nous n'avons pas de villes métropoles, la plus grande étant Florence avec moins de 400 000 habitants". Les fonctions économiques sont ici réparties sur l'ensemble du territoire, à travers des pôles de décisions non centralisés concernant l'industrie, le transport, la banque... Sienna, qui compte moins de 50 000 habitants, accueille par exemple le siège de la quatrième banque d'Italie.

Traditionnellement articulés dans et autour de districts industriels construits sur des systèmes localisés de travail, par bassins de vie, les moteurs écono-

miques de la Toscane sont des lieux davantage que des villes. Or, ces districts se réduisent et l'industrie perd de sa force ou se déplace. "Nous assistons à une concentration territoriale des productions à la périphérie des villes, à une évolution vers un système métropolitain qui pose un problème majeur, celui du manque de gouvernance". Partant du principe que

"les districts industriels sont la moderne ruralité" de cette région, le défi structurant consiste à organiser ce système sans périphérie. "Nous avons le capital social, le capital relationnel, le savoir-faire pour vendre et promouvoir, mais pas la capacité de transférer les connaissances vers la production", reconnaît Albino Caporale.

L'Essonne et la compétitivité

Le thème de prédilection de Michel Berson, qui préside à la fois le Département et l'Agence d'urbanisme et de développement Essonne Seine Orge, est bien connu : pour qu'un territoire soit compétitif, il faut "d'abord raisonner à l'échelle la plus large – celle de la région –, en matière de planification stratégique partagée entre les collectivités et associant l'ensemble des acteurs". Une démarche qui doit s'intégrer à celle de la décentralisation. "Aujourd'hui, en Ile-de-France, des aires urbaines s'organisent pour peser dans le débat avec une taille suffisamment critique. Pour que l'ensemble soit cohérent et compétitif, il lui faut un véritable leader. La Région peut assumer toutes les compétences, mais ce n'est pas encore le cas. Cela nécessite une planification régionale par aire urbaine et/ou par département. La compétitivité requiert aussi l'existence d'outils



Ateliers et reportages

Les pôles de compétitivité thématiques (ici, le pôle de création textile de Lyon) sont également mobilisés.

d'élaboration de ces schémas et la capacité de les faire vivre en articulation les uns avec les autres".

L'Essonne mène depuis 1998 une politique volontariste qui lui a permis de faire émerger deux filières : les biotechnologies et les NTIC. Elles ont été labellisées pôles mondiaux de compétitivité en juillet 2005 (sous le nom de Meditech Santé à Evry et de System@tic à Saclay). "Nous avons rendu le territoire compétitif en jouant un rôle de catalyseur, de moteur, et en étant précis dans nos choix s'agissant de créations d'emplois, d'entreprises, de transferts de technologies, d'infrastructures... Le Conseil général de l'Essonne investit 20 millions d'euros par an dans ces domaines, bien qu'ils ne soient pas de sa compétence, souligne Michel Berson. Mais la compétitivité ne doit pas se réaliser au détriment de la cohésion sociale en creusant des inégalités sur la répartition des richesses".

Tout le monde sur le pont

Points communs de ces exemples pris dans des territoires bien différents : il ne peut y avoir de compétitivité sans système d'incitation, sans cohésion sociale et sans gouvernance. "Mais peut-on réduire la compétitivité des territoires aux seules entreprises ?", s'est interrogé Mario Pezzini. "Ce n'est pas seulement l'économie, lui a répondu Michel Rochefort, c'est aussi le développement durable d'une ville, en matière de logement, d'environnement...". Et l'innovation ? "La véritable innovation, reprend Albino Caporale, est l'idée que les territoires et les personnes qui les habitent soient au cœur de la décision". Pour Michel Berson, il est nécessaire de différencier les "gouvernements légitimes" de la "gouvernance", laquelle n'a d'autre légitimité que d'être un rassemblement d'acteurs de différents gouvernements. Le lieu de gouvernance – une agence d'urbanisme, par exemple – doit veiller à ce qu'il y ait du "sens" au regard des compétences de chacun... Un minimum, en effet. Sans le bon sens, c'est bien connu, on n'avance pas... | O.R.



De Montréal à Londres, en passant par la Toscane et Berlin, tous les types de villes et de territoires font assaut d'intelligence pour renforcer leur compétitivité économique.

Montréal et le "territoire fonctionnel"

Au sein de la Communauté Métropolitaine de Montréal, ce ne sont pas quatre mais 82 municipalités qui ont uni leurs efforts en 2001 pour relancer toute une région économique, toujours en croissance certes, mais de façon moindre que celle de ses concurrentes – au point d'être classée 26^e sur 26 en Amérique du Nord et 44^e sur 65 pour le PIB par habitant par l'OCDE, ce qui relativise tout de même le discours sur la réussite de la "ville créative"... Créée pour financer des compétences de développement économique, artistique et culturel, d'aménagement du territoire, d'environnement, de logement social, de transport en commun, d'équipements, infrastructures et services métropolitains, la nouvelle structure a mis en place des outils stratégiques dès 2003. À commencer, selon Michel Rochefort, conseiller à la direction générale de la Communauté métropolitaine, "par des outils de planification, puis de coordination et de financement". Les enjeux sont de taille, au regard "d'une population vieillissante, d'un capital humain à renforcer, d'une immigration insuffisante, d'infrastructures publiques qui requièrent des investissements majeurs, d'un positionnement international à affirmer".

de stimuler l'innovation, un fonds de compétitivité de 18 millions de dollars sur trois ans a été mis en place sur la base d'un financement quadripartite entre le Québec, le Canada, la Communauté Métropolitaine et le secteur privé. Il s'agit des premiers pas d'une stratégie "qui se construit jour après jour", souligne Michel Rochefort, sachant que les villes, qui ont toujours été très autonomes, résistent pour ne pas trop perdre de cette liberté et s'inscrivent dans une compétence partagée avec la région métropolitaine.

La Toscane et la "ruralité moderne"

"Face à Stockholm ou Montréal, j'ai déjà perdu !", confie, devant cette démonstration de force, Albino Caporale, responsable du secteur programmes communautaires et intersectoriels à la direction du développement économique de la région Toscane. "Mais si l'on en croit les moteurs de recherche Internet, les villes créatives sont des villes d'art. Donc, pas de problème avec Florence et Pise...". Plus sérieusement, et tout en s'élevant contre "la dictature des instruments, des mots utilisés comme une rhétorique", Albino Caporale revendique pour la Toscane toutes les conditions de critères de com-

Un monde de villes

“Une rue éclairée comme en plein jour par les néons, et, au-dessus, des enseignes lumineuses gigantesques, bougeant, tournant, clignotant, virevoltant... les immeubles comme des voiles verticaux, miroitant sans poids, une étoffe de luxe pendue au ciel sombre pour éblouir, distraire et hypnotiser.” Ces notes du réalisateur allemand Fritz Lang ne décrivaient pas la cité du futur dépeinte dans son chef-d'œuvre de 1927, *Métropolis*, mais New York comme il la voyait depuis le navire Deutschland, amarré dans le port en 1924. Une décennie avant la construction de l'Empire State Building !

Le XX^e siècle a été sans conteste celui de l'urbanisation. En 1900, seulement 14 % de la population mondiale vivait en ville, contre plus de la moitié aujourd'hui. En 1950, 83 villes comptaient plus d'un million d'habitants ; elles étaient 400 en 2000. Ces quarante dernières années ont vu l'émergence, initiée dans le monde développé, d'immenses agglomérations. En étudiant la zone urbaine s'étendant de Boston à Washington dans les années 60, le géographe français Jean Gottmann réinventa le terme grec *megalopolis* pour décrire les conurbations alignées à travers la campagne. Aujourd'hui, les mégapoles de plus de 10 millions d'habitants ne sont pas rares : Tokyo, Séoul, Mumbai, Sao Paulo, New York, Lagos, etc. En 2015, il y en aura plus de vingt. Sur le Vieux continent, Istanbul, Londres, Moscou et Paris sont des mégapoles, et la région Rhin-Ruhr qui s'étend entre Essen, Düsseldorf, Cologne et Bonn en constitue également une.

Mais les villes ne comptent pas que par leur taille, elles représentent notre manière de vivre. La proportion urbaine de la population monte ainsi à 80 % dans certains pays pourtant peu peuplés comme l'Islande. Centres d'affaires, acteurs de l'immobilier, familles, écologie, éducation, transports, environnement, architecture : les villes sont aujourd'hui les théâtres de l'économie et du pouvoir. En d'autres mots, de la politique.

Un siècle d'urbanisation

Un siècle d'urbanisation a appris aux urbanistes à voir les villes sous un jour pragmatique. De la même manière que Le Corbusier concevait ses réalisations, les villes ont commencé à ressembler à des machines dans lesquelles il fallait *“apprendre à vivre”*. Elles ont pu être dirigées, équipées, huilées et réglées de manière à remplir des objectifs comme l'emploi, l'innovation ou la croissance économique. Les pôles de croissance, technopoles et agglomérations ont surgi de terre. Tandis que certains brillaient, d'autres luttèrent ou déclinaient.

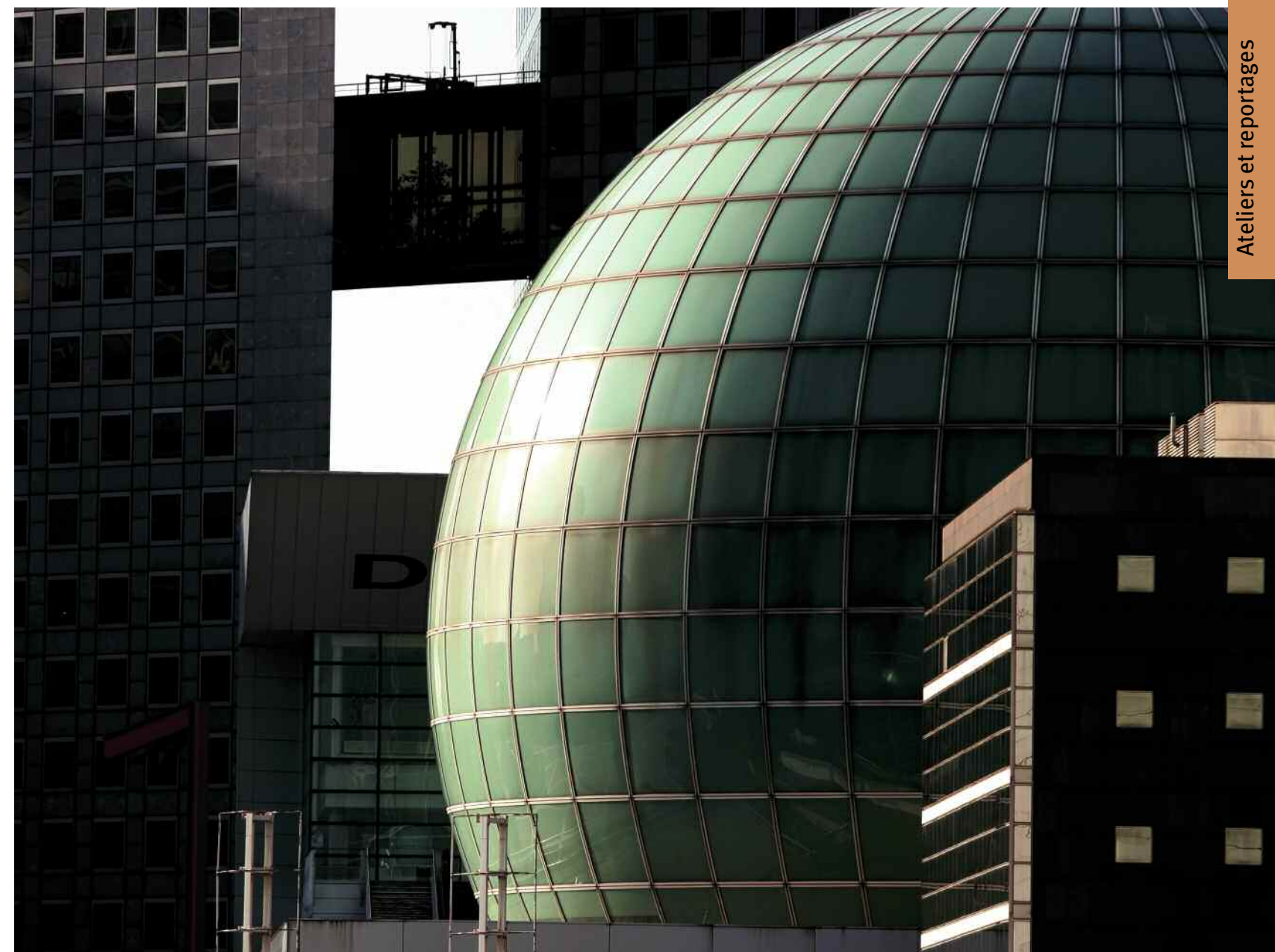
Les urbanistes ont ainsi découvert que les transports et les baisses d'impôt, et même les viviers de talents, ne suffisent pas toujours. Il faut aussi tenir compte de difficiles lois économiques sur la manière dont la valeur est transformée par l'espace – ce que le géographe David Harvey définit comme *“les flux de capitaux dans l'espace bâti”*. Des urbanistes français qui avaient tenté de reproduire le succès de La Défense, à Paris, où la valeur des

terrains était traditionnellement basse, l'ont appris à leurs dépens. Ils ont surtout compris que la gouvernance était une question-clé et qu'elle est au pouvoir et à l'urbanisme ce que les roues sont à un véhicule. Les régions métropolitaines l'illustrent très bien. Par les effets conjugués de la mondialisation et de l'émergence d'un réseau de villes, les territoires nationaux sont désormais dépassés par des marchés métropolitains internationaux séparés, mais interdépendants.

Cela ne fait pas des villes les otages du destin. Selon l'expert britannique Michael Parkinson, elles sont au contraire capables de façonner leurs propres trajectoires de développement. Lors d'une conférence à l'OCDE en 2004, il a souligné les raisons pratiques de l'importance des politiques urbaines : *“Les villes florissantes ont tendance à développer une économie florissante, elles sont plus innovantes et leur PIB dépasse largement la moyenne nationale.”*



* Mario Pezzini est chef de division de la compétitivité et de la gouvernance régionale à l'OCDE.



Les métropoles, malgré leur hétérogénéité, constituent le moteur de l'économie régionale et mondiale.

Elles retiennent aussi leur population, alors que les villes moins compétitives perdent leurs talents et voient leur base d'imposition s'affaiblir.

À l'épreuve de l'avenir

L'OCDE, depuis longtemps impliquée dans les questions de développement régional, a mis ce genre de pensée concrète à l'épreuve, en menant des études détaillées sur quinze régions métropolitaines. Selon l'une d'entre elles, les politiques de la ville devraient associer des actions *“curatives”* pour corriger les défauts habituels de l'urbanisation (banlieues tentaculaires, carences sociales...) et des actions *“proactives”* pour développer la compétitivité : accroissement des réseaux sociaux locaux, développement des liens entre enseignement secondaire et entreprises, et renforcement des communi-

fications, des routes et aéroports aux autoroutes de l'information. Pour bâtir cette action commune, un pouvoir de décision efficace est nécessaire, comme celui qui s'est mis en place dans la région Öresund reliant Copenhague, au Danemark, et Malmö, en Suède.

Une ville doit en effet être compétitive et attractive ; elle doit constituer un véritable moteur pour l'économie régionale et mondiale. L'équilibre de ces forces est crucial pour affronter les défis à l'heure de la mondialisation. L'OCDE peut aider les autorités publiques à créer des villes florissantes pour leurs citoyens. Car, comme l'écrivait Shakespeare, *“Qu'est-ce que la cité sinon ses habitants ?”* |

Au Maroc aussi, la gouvernance s'impose

Depuis une vingtaine d'années, la pression urbaine s'accroît fortement au Maroc qui a fêté l'an passé le cinquantenaire de son indépendance. Selon le document préparatoire à la seconde rencontre nationale des agences urbaines marocaines, qui s'est tenue à Asilah, à 35 kilomètres de Tanger, en décembre dernier/1, cette évolution se traduit "par une extension irrationnelle des tissus urbains, accompagnée d'une crise endémique du marché du logement et son corollaire, l'éclosion et la prolifération des secteurs d'habitat insalubre, des poches de bidonvilles et la profusion des douars périphériques"/2. À Casablanca (3,6 millions d'habitants) par exemple, cette urbanisation massive a des conséquences lourdes sur le logement : à l'horizon 2025, 500 000 logements supplémentaires seront nécessaires uniquement pour maintenir l'offre à ce qu'elle est aujourd'hui. Le parc de logement devra s'accroître de 70 % au minimum, selon le Plan de développement stratégique du Grand Casablanca, auquel collabore l'aurif/3, sans pour autant compenser les flux migratoires internes qui viennent en permanence agrandir la "ceinture de bidonvilles".

Des villes sans bidonvilles ? À Tanger, où le gouvernement soutient le projet d'exposition "Tanger 2012" annoncé l'été dernier par le Roi, le nouveau Wali (préfet) voudrait éradiquer rapidement les bidonvilles, sans doute pour ne pas dissuader les investisseurs étrangers attendus à cette occasion. Dans le cadre du programme national "Villes sans bidonvilles", le rythme de "démolition-recasement" – c'est le terme officiel en vigueur – est ainsi passé de 5 000 à 25 000 "baraques" par an, avec un objectif de 50 000 unités pour 2007. Sur les conditions dudit "recasement", les



observateurs sont moins optimistes : les critiques se concentrent sur le choix des sites et sur les dysfonctionnements constatés lors des autorisations de construire délivrées sur les terrains "libérés", comme sur le front de mer – non loin du site du lac, où Tanger souhaite accueillir l'exposition.

Le nouveau code de l'urbanisme, très attendu, devrait être déposé sur le bureau du Premier ministre au printemps, une première version ayant été présentée au ministre chargé de l'Habitat et de l'urbanisme, Toufiq Hejira, en janvier dernier. "30 % des villes marocaines se sont construites de manière anarchique, souligne le ministère, et 80 % de ces constructions émanent de populations pauvres. Il nous faudra au moins deux générations pour corriger ces dysfonctionnements et rétablir une qualité de



construction conforme à notre tradition..." La question qui se pose dès à présent est plutôt de l'ordre des méthodes employées, qui restent autoritaires, en dépit de la volonté affichée du Royaume de tenir davantage compte des besoins des populations défavorisées/4. Le centralisme pèse sur la capacité d'initiative des collectivités locales et la démocratisation des procédures est, de l'avis même du ministre, laborieuse. La création d'une structure de médiation entre les pouvoirs publics et les citoyens, en 2001, n'a ainsi guère été suivie d'effets concrets.

Deux initiatives de "gouvernance locale"

Mais deux initiatives présentées à Asilah méritent qu'on s'y arrête, car elles ouvrent peut-être la voie à des démarches positives de gouvernance locale. La reconstruction de la province d'Al Hoceïma, région montagneuse du Rif située au nord du Maroc et proche du littoral méditerranéen, à la suite du séisme de février 2004 a constitué le cadre d'une initiative originale. Quatorze communes rurales et trois petites villes avaient été touchées et près de 13 000 logements détruits ou fortement endommagés. Sous l'égide du ministère, l'agence urbaine d'Al Hoceïma assurant la coordination des opérations, la société civile et les

1/ La FNAU et six agences d'urbanisme françaises (Clermont-Ferrand, Dunkerque, Grenoble, laurif, Lyon et Marseille) y étaient représentées. Une délégation des agences urbaines marocaines, conduite par le directeur de l'habitat et de l'urbanisme, était pour sa part présente à Dunkerque lors de la rencontre nationale des agences d'urbanisme. Lire également ci-contre.

2/ Cf. "Développement humain et gouvernance locale", note introductive à la seconde rencontre des agences urbaines marocaines, Tanger-Asilah, 18 et 19 décembre 2006.

3/ Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France. L'IAURIF est présent depuis le milieu des années 90 au Maroc où il met en place ou développe des outils de planification et d'urbanisme dans plusieurs villes. En 2006, l'Agence urbaine de Casablanca lui a confié le projet de schéma directeur de la région urbaine.

4/ Cf. en particulier l'Initiative nationale de développement humain (INDH) annoncée dans le discours de Mohammed VI le 18 mai 2005, qui "cible" les cinq millions de Marocains vulnérables qui vivent dans leur majorité en milieu rural. Elle est dotée d'un budget de 10 milliards de dirhams (environ 1 Md d'euros) sur la période 2006-2010.

5/ Cf. "Développement humain et gouvernance locale : le cas de l'opération d'accompagnement technique à la reconstruction en milieu rural de la province d'Al Hoceïma", Agence urbaine d'Al Hoceïma, note introductive à la seconde rencontre des agences urbaines marocaines, op. cit.

habitants ont été invités à participer à la reconstruction des habitations sur des bases anti-sismiques et surtout à définir les priorités et les modalités, ce qui a contribué à raccourcir les délais de réalisation et à améliorer l'acceptation des contraintes de ce vaste chantier : plus des trois quarts



des logements ont été livrés en moins de dix-huit mois, un délai inhabituel dans ce type de circonstance et dans la région/5. Un résultat qui fait germer des idées vis-à-vis de la résorption des bidonvilles et de l'habitat insalubre...

Autre initiative intéressante, celle de l'Ordre des architectes marocains qui, à la demande des autorités, a décidé d'accompagner – gratuitement pour le moment – le programme national d'aide technique à l'autoconstruction reposant sur les spécificités architecturales de chaque région. Il s'agit de répondre à la fois aux besoins des populations pauvres et aux questions touchant à l'identité locale, tout en développant la constitution de "pôles villageois de qualité" destinés à freiner l'émigration vers les métropoles. 500 maisons ont été réalisées

en 2006, ce qui reste modeste. La démarche repose sur la sensibilisation des populations rurales et la solidarité, elle ne constitue pas pour l'instant un marché. Mais elle pourrait stimuler les investisseurs qui ne s'intéressent le plus souvent qu'aux riads des villes historiques et bâtissent des complexes hôteliers de bord de mer sans originalité. À condition que la volonté soit effectivement de développer des formes de développement autogéré dans les campagnes marocaines... Elle constituerait alors un pendant significatif à la récente constitution d'une fédération nationale des agences urbaines (Majal), destinée, selon ses dirigeants, à "jouer un rôle dans les changements à entreprendre en matière de planification des villes et des territoires ruraux". | P.G.

Une collaboration croissante avec les agences françaises

Les relations entre les agences d'urbanisme françaises et les agences urbaines marocaines ont démarré au début des années 2000 à la suite d'une mission effectuée à la demande du ministère de l'Aménagement du territoire et de l'habitat marocain, qui souhaitait diversifier la coopération technique déjà entreprise avec l'aurif. Depuis, les agences urbaines sont systématiquement invitées (et présentes) à la rencontre nationale de la FNAU, et l'inverse est vrai depuis que le mouvement de création des agences marocaines s'est accentué, en 2004. La FNAU a ainsi participé aux deux premières rencontres à Fès et à Tanger, cette dernière sous l'égide de la nouvelle fédération Majal ("Territoire"), constituée en juillet dernier et qui regroupe 26 agences. Cette jeune fédération est actuellement présidée par le directeur de l'agence de Tétouan, M. Abdelouahed Fikrat.

Plusieurs agences françaises sont d'ores et déjà engagées dans des programmes de coopération décentralisée. Citons notamment Clermont-Ferrand avec Marrakech, Bordeaux avec Casablanca, Nancy avec Fès. D'autres envisagent de le faire, comme Lyon avec Rabat, Aix-en-Provence avec Oujda, Dunkerque avec El Jadida, Marseille avec Tanger ou Grenoble avec Meknès. Les perspectives de coopération portent sur des échanges techniques d'agence à agence – toutefois, les agences urbaines marocaines sont des établissements publics d'État, plus impliquées que leurs consœurs françaises dans la gestion urbaine (permis de construire, ZAC...), où les collectivités territoriales n'ont que peu de poids –, des échanges inter-réseaux entre la FNAU et Majal (animation, organisation, questions diverses) et des prestations soumises aux règles et



Bâle : une gouvernance trinationale par la créativité

Il y a plus de quarante ans qu'Allemands, Français et Suisses multiplient les rapprochements transfrontaliers autour de Bâle et dans la plaine du Rhin supérieur, jusqu'ici sans grands effets opérationnels. Mais à présent, une dynamique puissante est lancée : l'agglomération bâloise bouscule les frontières à grand renfort de créativité, préparant l'avènement d'un "Eurodistrict trinational" constituant une nouvelle forme de gouvernance territoriale.

L'enquête transfrontalière de Richard Quincerot.

fabrique d'apéritifs reconvertie en Musée d'art contemporain. "Avec 60 000 habitants, dont la moitié travaillent en Suisse, la partie française est le Petit Poucet de l'agglomération trinationale (600 000 habitants). L'ATB nous permet de débattre avec des partenaires bien plus considérables. Après dix ans de travail, les résultats sont là : nous trouvons les maîtres d'ouvrage prêts à concrétiser nos projets."

Quarante ans de rapprochements transfrontaliers

Cette percée opérationnelle se détache sur un fond extraordinairement dense de démarches transfrontalières. La pionnière est la "Regio Basiliensis" créée en 1963 par les autorités bâloises, l'économie et l'Université. En 1965, Mulhouse suit en fondant sa "Regio du Haut-Rhin". En 1989 naît à Strasbourg une vaste "Regio du Rhin supérieur", soutenue par le premier programme européen Interreg (10, puis 25 millions d'euros de 1991 à 2001). Puis les initiatives se multiplient. Pendant quarante ans, les conférences succèdent aux plates-formes, les sommets aux programmes bi- et tripartites, produisant souvent plus de



1/
Nommés professeurs en 1999 à l'École polytechnique fédérale de Zurich, Roger Diener, Jacques Herzog, Marcel Meili, Pierre de Meuron ont obtenu de baser leur atelier, non à Zurich, mais à Bâle. En 2002, l'ETH Studio Basel a remplacé l'institut ORL (Orts und Regional Landesplanung) qui forma plusieurs générations d'urbanistes en Suisse. Avec le géographe Christian Schmid, ce groupe de professeurs a publié en 2005 un ouvrage retentissant en quatre petits volumes, *La Suisse. Portrait urbain*, Basel-Boston-Berlin, Birkhäuser Editions d'architecture, 2005. Sur Bâle, voir notamment le Livre 3, *Matériaux*, pp. 561-604.

bonnes intentions que d'effets concrets (voir carte en p. 39). Ce tissu serré de contacts transfrontaliers s'ajoute à une vie associative très intense de chaque côté des trois frontières – Bâle compte ainsi plus de 1000 fondations privées.

Pour sa part, l'association ATB a été fondée en 2002 à Saint-Louis pour étudier la faisabilité d'une douzaine de projets-clés, avec un soutien Interreg III de 2 millions d'euros (dont un tiers financé par la Suisse). "Nous n'avons pas voulu créer une structure publique, commente Jean-Jacques Brodbeck, mais seulement une association à laquelle chacun adhère librement. Il en résulte une grande liberté de parole. Les enjeux institutionnels, politiques et administratifs étant très différents dans chaque pays, nous n'avons pas d'autres confrontations que d'idées. Les alliances entre techniciens se forment au plus haut niveau de compétence, puis remontent aux élus, qui décident". Et paradoxalement, la "trinationnalité" des débats est plutôt un avantage : "À trois, c'est plus facile qu'à deux, analyse Jean-Jacques Brodbeck ; en cas de désaccord entre deux partenaires, le troisième joue l'arbitre et trouve la solution".

Une région extraordinairement dynamique

"Il faut dire que nous opérons dans une région extraordinairement dynamique", souligne Frédéric Duvinage, coordinateur général du bureau d'aménagement de l'ATB. Novartis et Roche, les deux premiers moteurs de la chimie et la pharmacie bâloises, convertissent leurs zones industrielles en Campus de biotechnologies (28 000 salariés, 3 % de croissance par an) : ainsi, le Campus Novartis collectionne

les signatures d'architectes internationaux (dont le chatoyant "Forum 3" de Diener & Diener). Des experts comme le BAK, les architectes Herzog et De Meuron ou l'ETH Studio Basel détaché de l'École polytechnique de Zurich/1 sont de formidables agitateurs d'idées. Les pouvoirs publics sont très actifs, notamment en matière d'habitat, de participation démocratique et de développement durable. Les services, les musées (Tinguely, Beyeler à Riehen, Vitra à Weil-am-Rhein, Schaulager à Dreispitz...), les foires (Art Basel, Basel World), la recherche et la formation placent l'agglomération aux premiers rangs mondiaux de la culture et de la connaissance.

"L'ATB opère par élaboration de politiques multi-thématiques, développe Frédéric Duvinage. C'est le seul moyen d'éviter les blocages et les affrontements, comme lorsqu'on traite les projets isolément. En travaillant sur plusieurs fronts à la fois, on peut faire en sorte qu'il n'y ait que des gagnants". Ainsi, un site portuaire a pu être récupéré par Novartis à la faveur d'un projet de redéploiement des ports sur le Rhin, lui-même négocié en liaison avec une renaturation de sites fluviaux, etc.

Un effet "boule de neige"

"Pour la mise en oeuvre, l'ATB n'a aucune délégation de compétences, précise Maria Lezzi, responsable de la planification au Canton de Bâle Ville. L'association trinationale élabore une vision d'ensemble, crée un réflexe agglomération, identifie des projets-clés, établit leur faisabilité. Ensuite, il appartient à chaque projet de trouver son maître d'ouvrage et son financement". N'empêche ! La dynamique de l'ATB ouvre la voie à des montages peu banals,

"Saint-Louis il y a vingt ans, c'était les confins de la France : un bout du monde adossé à nulle part, avec devant nous Paris, derrière nous l'abîme. En 1995, avec les Allemands et les Suisses, nous avons décidé de nous rencontrer – ça s'est passé dans un bateau sur le Rhin. Ce jour-là, nous avons trouvé notre deuxième soleil, passant du statut de dernière marge de la France à celui de partenaire d'une agglomération mondialisée, engagée dans une formidable dynamique de développement". Jean-Jacques Brodbeck est secrétaire général de l'association de l'Agglomération trinationale de Bâle (ATB). Il nous reçoit dans son bureau de l'hôtel de ville de Saint-Louis (France), près du siège de la Communauté de communes des Trois Frontières, dans le centre-ville flambant neuf qu'il a contribué à réaliser (médiathèque, théâtre La Coupole, requalification urbaine par Jean-Michel Wilmotte...). De sa fenêtre, on aperçoit l'icône de l'aigle de Fernet-Branca, ancienne



BÂLE : UNE GOUVERNANCE TRINATIONALE PAR LA CRÉATIVITÉ



comme celui du projet de tramway transfrontalier reliant Bâle au futur parking relais P+R de Saint-Louis/2, financé à 50 % par la Confédération dans le cadre de sa politique des transports et des agglomérations – il est vrai que 55 000 travailleurs français et allemands franchissent chaque jour la frontière nationale, une bonne part en voiture individuelle faute de transports publics performants. De même, le puissant canton suisse de Bâle-Ville soutient financièrement plusieurs études sur territoire allemand ou français.

Aujourd'hui, les douze projets-clés portés par l'ATB sont validés et plusieurs sont en voie de concrétisation : la connexion des centres-villes des deux Rheinfelden, de part et d'autre du Rhin, l'aménagement de Saint-Louis-Huningue en liaison avec l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse, le développement du quartier de la gare de Saint-Louis, etc. Plus important encore, la "locomotive" ATB n'est que l'un des moteurs d'une métamorphose générale mettant en contagion de nombreux projets de maîtres d'ouvrages divers : citons, pêle-mêle, le chantier "Tangente Nord" d'une autoroute sous le Rhin, le quartier Pro Volta "à 2000 Watts"/3, le Campus Plus du port St-Johann/4, le programme Logis Bâle pour réaliser 5 000 logements en dix ans/5, la reconversion de la friche ferroviaire d'Erlenmatt/6 ou de la zone industrielle du Dreispitz/7, l'inauguration d'une passerelle sur le Rhin entre Huningue et Weil-am-Rhein/8. Certains créent la polémique comme le projet de Casino de Zaha Hadid/9.

Entretenir la dynamique

"Longtemps, on s'était débarrassé sur la frontière de tout ce qui dérangeait – dépôts, déchets, cimetières,

abattoirs..., analyse Frédéric Duvinage. Avec l'agglomération trinationale, la frontière se retrouve au centre : c'est là que se trouvent ses plus grands potentiels de développement". Les sites d'avenir de l'ATB sont le Rhin, hier industriel, aujourd'hui espace de loisirs et paysager, et les abords des trois frontières, espaces de rebut en pleine reconversion. Ainsi cohabitent aujourd'hui sur la frontière nord un cimetière, des jardins ouvriers, un "Airport Casino" flamboyant neuf (architectes : Burckhardt + Partners), un nœud autoroutier, un squat, un dépôt hors douane, une clinique de rééducation (architectes Herzog & De Meuron), une centrale d'incinération, une usine de charcuterie et le chantier du Campus Novartis !

L'ATB conclut ces dix années écoulées en publiant un concept de développement de l'agglomération trinationale/10. Son utilité politique ayant été démontrée, l'association et son bureau d'aménage-

2/
P+R de 300 places qui vient de faire l'objet d'un concours.

3/
Le projet "Bâle région pilote de la Société à 2 000 watts", initié par Novatlantis (recherche des Écoles polytechniques fédérales dans le domaine de la durabilité) et par le canton de Bâle Ville, vise à ramener la consommation d'énergie par habitant à 2 000 watts par an, soit le niveau de 1960 en Suisse ou un tiers de la consommation actuelle.

4/
http://www.basel.ch/de/basel/stadtentwicklung/vier_stadtentwicklungsprojekte

5/
www.logisbale.ch

6/
www.erlenmatt.ch

7/
Herzog & De Meuron, *Vision Dreispitz. Eine Städtebauliche Studie*, Bâle, Christoph Merian Verlag, 2003

8/
Architecte Dietmar Feichtinger, auteur de la passerelle Simone de Beauvoir à Paris.

9/
Excellente vidéo de présentation sur www.neutral.gs/www/news/index/html

10/
Publication annoncée pour mi-2007, disponible sur le site www.tab-atb.org

11/
Construire et planifier pour un Développement Durable du Rhin Supérieur. Un réseau de partenaires trinationaux - exposés, analyses, acteurs, publication bilingue français-allemand réalisée avec un soutien Interreg III A, déc. 2006, disponible auprès de Alsace Qualité Environnement à Strasbourg, <http://age.free.fr>.

12/
L'Eurodistrict trinationale de Bâle (ETB) a succédé le 26 janvier 2007 à l'ATB (www.tab-atb.org).

QUATRE ÉCHELONS DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

Autour de Bâle, quatre échelons territoriaux sont aujourd'hui particulièrement actifs.

> **La Région du Rhin Supérieur** (5,7 millions d'habitants) est une plaine de 300 km de long et de 35 de large, centrée sur le Rhin et cadrée par les Vosges, le Jura et la Forêt-Noire. Pilotée depuis 1991 par une conférence franco germano-suisse, elle vient d'éditer un ouvrage de synthèse/11.

> **La Regio TriRhena** (2,3 millions d'habitants) rassemble les trois agglomérations de Bâle, Mulhouse et Freiburg-im-Breisgau. Créée en 1995, cette plateforme de coopération politique a construit son siège sur une frontière, au pont sur le Rhin du Palmrain.

> **MetroBasel** (900 000 habitants) est la région métropolitaine retenue par le bureau d'études BAK Basel Economics AG, animateur d'une "Vision MetroBasel 2020" qui dessine la stratégie d'une des régions les plus prospères du monde – le PIB par habitant de Bâle dépasse celui de Boston, New York, Zürich ou Paris.



> **L'Agglomération trinationale de Bâle (ATB)**, enfin, regroupe les communes les plus urbaines de MetroBasel. Elle compte 600 000 habitants, dont 170 000 à Bâle-Ville.

ment n'ont aucune difficulté à assurer leur pérennité. Au-delà, deux grands projets entretiennent la dynamique trinationale et la mobilisation des acteurs. La création d'un Eurodistrict à l'échelon de l'aire urbaine permettra de simplifier l'incroyable "mille-feuilles" de relais transfrontaliers : elle est annoncée comme imminente. Et Bâle envisage de frapper un grand

coup en lançant un projet d'IBA (*Internationale Bau Ausstellung*) qui succéderait à l'IBA Hambourg 2013 (la "Hafencity") et attirerait l'attention du monde sur les multiples talents de l'Agglomération trinationale en matière de créativité urbaine. L'ATB commence seulement à faire parler d'elle/12. | R.Q.



L'INNOVATION URBAINE DOIT ÊTRE AU SERVICE DE L'HOMME ET DE LA FEMME

Jean-Louis Borloo, ministre de l'Emploi, de la Cohésion Sociale et du Logement, a évoqué en clôture de la rencontre (et en vidéo) "l'innovation humaine" que peut constituer le "dialogue en partage". Une notion symbolisée par un "urbanisme féminisé" – au moins dans le discours – permettant par exemple de passer du logement à l'habitation. Pour amener un peu de douceur citoyenne et participative dans un monde de données parfois "brutes" ?

Synthèse par Olivier Réal (avec Pascale Decressac et Richard Quincerot).

"Dialogue" et "partage" ont également été les maîtres mots de Michel Berson, président du Conseil général de l'Essonne, dont il affirme avec fierté le statut de "terre d'innovation avec ses centres de recherche, ses universités, ses grandes écoles, ses entreprises de pointe, ses deux pôles de compétitivité" /1.

Les élus du département, les acteurs et l'Agence d'urbanisme et de développement Essonne-Seine-Orge qu'il préside cherchent à mettre l'innovation technologique au service de l'innovation urbaine : "Notre rôle est de faire partager les

connaissances par la population, de dialoguer sur le fond, d'organiser le débat public en vue d'une appropriation collective." La démarche participative engagée depuis 2002 à l'échelle de l'Essonne a ainsi permis, selon Michel Berson, de "renforcer la légitimité des grands schémas de développement".

Place au "soft" et à la "féminité"

Sentir, écouter, entendre, dialoguer, développer la confiance : des notions qui composent la structure vertébrale de l'action, renchérit Claudine Guidat, première adjointe au maire de Nancy et conseillère régionale. Car le "soft" d'hier devient le "hard" d'aujourd'hui : "À Nancy, par exemple, nous avons "réenchanté" la place Stanislas pour en faire un lieu de vie accessible à tous. Nous avons testé cette tendresse nouvelle des espaces publics par une formidable aventure humaine favorisant le dialogue avec les citoyens, les commerçants de la place, les entreprises, réactivant le passé, créant une fierté du présent et du futur dans la ville".

Le dialogue est aussi une bataille

Rechercher au quotidien les aménagements urbains pouvant permettre d'améliorer la vie des habitants, c'est la véritable "bataille" – un terme certainement plus guerrier, sinon masculin – que doit mener un élu, affirme de son côté Vincent Feltesse, maire de Blanquefort et président de l'Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine. Bâtir des logements sociaux n'est pas une mince affaire, car il faut "oser se battre contre les urbanistes, les techniciens, les

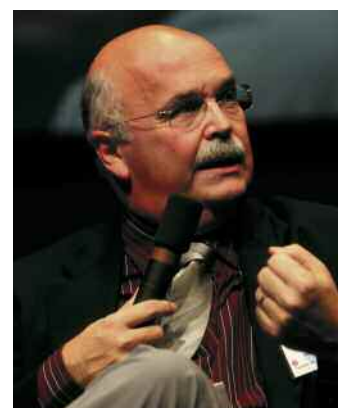
1/
Lire en page 29 le compte-rendu de l'atelier consacré à la gouvernance et à la compétitivité des territoires.



Les élus ont affirmé que l'essentiel est dans le dialogue et "dans la fierté du présent" (Claudine Guidat, Michel Berson et la place Stanislas à Nancy).



L'innovation urbaine est une "œuvre collective", qui s'invente tous les jours (ici, Toulouse).



Claude Raynal, maire de Tournefeuille.

juristes et l'excès de procédures qui constitue un frein aux initiatives locales". Un élu doit "avoir une certaine sensibilité" et rester en permanence à l'écoute de la population, tout en faisant preuve de volontarisme pour mettre en œuvre et "imaginer des quartiers où il fait vraiment bon vivre" : "Quand je rencontre les Blanquefortais, je veux pouvoir deviner leur plaisir de vivre dans une ville qui leur ressemble !" /2.

Capter les "signaux faibles"

"L'innovation urbaine n'est pas un travail spécialisé d'élus ou d'urbanistes", a souligné sur le même mode Claude Raynal, maire de Tournefeuille

2/
Lire aussi page 52.

et vice-président de la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse. C'est une œuvre collective, "une évolution qui s'invente au jour le jour". Le rôle des élus est par conséquent moins d'innover au sens strict que de "repérer les phénomènes émergents", ce qui réclame d'abord un "esprit d'ouverture" : "Il y a dix ans, qui aurait pu prévoir le succès des musiques actuelles, des rollers, des murs d'escalade en ville, des pistes cyclables pour écoliers et même le retour des cinés-clubs dans les cœurs de villes ?" Pour répondre à ces demandes, de nombreux outils sont disponibles, le problème est de savoir les utiliser – ou les optimiser. À défaut d'en inventer sans arrêt de nouveaux. Le travail ne fait donc que commencer... Innover, c'est aussi savoir faire simple. |

Zoom

Belgique-France : une plate-forme de coopération

Il y a vingt ans que les coopérations transfrontalières ponctuelles franco-belges se multiplient, associant, selon le cas, la province de Flandre occidentale, la région Nord-Pas-de-Calais, l'Agence d'urbanisme de la région Flandre-Dunkerque, la Communauté urbaine de Dunkerque et d'autres entités territoriales. En juin 2005, la vitesse supérieure a été passée avec la création de la Conférence permanente de la plate-forme de coopération transfrontalière Flandre occidentale Flandre-Dunkerque Côte d'Opale.

Ce cadre, qui reste informel pour l'instant, vise à favoriser les échanges et à construire un projet global sur un territoire transfrontalier de près de 2,5 millions d'habitants, "cœur vert" proche de quatre métropoles majeures : le Grand Londres, l'agglomération transfrontalière de Lille, l'ensemble Bruxelles-Gand-Anvers et la Randstad hollandaise. Luc Van Parys, maire d'Oostkamp, rappelle que l'intercommunale de Flandre occidentale qu'il préside et qui participe activement à cette démarche est une structure créée

à l'échelle d'une région de 800 000 habitants "pour gérer des projets d'habitat social, de renouvellement urbain et de développement régional". Son action bénéficie de la politique flamande des villes et du Fonds urbain pour le développement durable. Mais, comme en France voisine, elle ne peut se passer de la coopération désormais engagée avec les territoires frontaliers... |

O.R.

Urban innovation a non-sexist affair

In his video address at the close of the Congress, Employment and Housing minister **Jean-Louis Borloo** raised the issue of the "human innovation" that "shared dialogue" can foster. The notion, he said, was symbolised, at least at the level of discourse, by a "feminised" urbanism of the kind that allows a house to become a home. A little sweetness, light and participation in a world sometimes characterised by rawly "macho" data?

"Sharing" and "dialogue" were also key words for **Michel Berson**. Speaking of the work of local politicians, specialists and the Essonne-Seine-Orge town planning agency on making technological innovation a tool for urban innovation, he explained that "Our role is to get information through to the people, instigate dialogue about crucial issues and organise public debate with a view to collective appropriation." "The participatory approach used in the Essonne département since 2002, he said, "has helped gain greater acceptance for our major development programmes."

For **Claudine Guidat**, deputy mayor of Nancy, feeling, listening, dialoguing, and developing trust make up the backbone of any programme of action: "In Nancy, for example, we put the "magic" back into the Place Stanislas, making it a living centre for everybody. We tried applying a new tenderness of approach, so as to generate a human adventure that would facilitate dialogue with users, retailers and business people. By reactivating the city's past, we created pride in its present and future."

Resorting to a more warlike – more masculine? – vocabulary, **Vincent Feltesse**, mayor of Blanquefort and president of the Bordeaux Métropole Aquitaine town planning agency, described the business of finding everyday ways of improving residents' quality of life as a veritable "battle". Building social housing isn't child's play, he said, because "you have to be ready to fight the planners, the specialists, the legal eagles and the mass of bureaucratic procedures that acts as a drag on local initiatives." Local political representatives need "a certain kind of sensitivity" and a full-time capacity to listen – but at the same time a determination to envision and create "neighbourhoods it's good to live in".

In a similar spirit **Claude Raynal**, mayor of Tourneville, near Toulouse, emphasised that "Urban innovation isn't just a job for politicians and urbanists. It's a collective affair, "a form of evolution that gets made up on a day to day basis", and so the role of politicians is not so much to innovate in the strict sense of the term as to "spot emerging trends". And this can't happen without a spirit of receptivity: "Ten years ago, who could have foreseen the popularity in our cities of music, rollerskating, climbing walls, cycle paths and even the return of film clubs?" When a demand arises, he said, the tools are there; the vital thing is to be able to use or optimise them – or just keep on inventing new ones. But above all, innovating means knowing how to keep things simple.

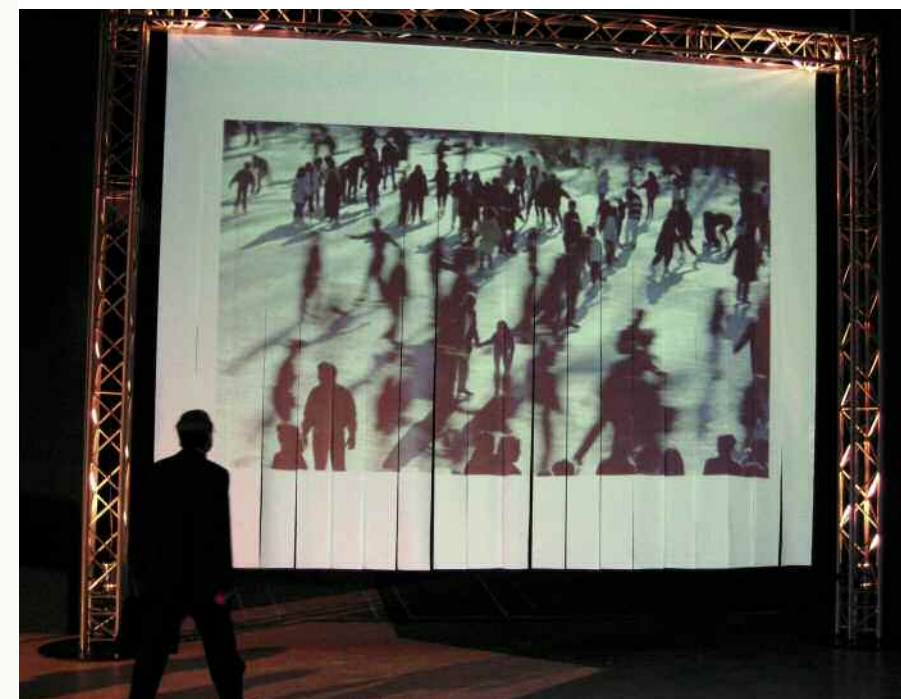
In a broader context interesting notions are raised by cross-border cooperative ventures. For twenty years now a host of such ventures have been implemented by France and Belgium, involving the province of West Flanders, the Nord-Pas-de-Calais Region, the Flanders-Dunkirk Region town planning agency, the Dunkirk Urban Community and various other bodies. Things moved up a notch in June 2005 with the setting up of the West Flanders/Flanders-Dunkirk/Opal Coast Cross-border Cooperation Platform.

While the organisation is still an informal one, its aim is to foster exchanges of ideas and to put together a global project for a territory of 2.5 million people – a "green heart" within striking distance of four metropolises: Greater London, the crossborder Lille conurbation, the Brussels-Ghent-Antwerp ensemble and the Randstad in Holland. **Luc Van Parys**, mayor of Oostkamp in West Flanders, points out that the intermunicipal grouping of which he is president, and which is an active participant in the platform, represents 800,000 people in its efforts to "manage social housing, urban regeneration and regional development projects". Help comes from Flanders policy bodies and a sustainable urban development fund, but as in neighbouring France, what is crucial to this kind of venture is cooperation with other border territories.

L'ALBUM PHOTO DE SERGE MOURARET

De puits de science en puits de mine, il n'y avait manifestement qu'un pas, franchi en toute légèreté par le spectacle "Conditions humaines", proposé par Marie-Claude Pietragalla et Julien Derouault sur la scène du Kursaal de Dunkerque aux huit cents participants à la rencontre nationale des agences d'urbanisme.

Passionnée visiblement, exigeante assurément, contextuelle sans aucun doute, la chorégraphe, ancienne danseuse étoile de l'Opéra de Paris et ex-directrice du ballet de Marseille, a voulu "coller" au terrain, entre terrils et drapeau rouge. Images toujours fortes d'un territoire marqué, où la "nouvelle économie" n'a pas effacé, au moins dans la mémoire des anciens, celle du charbon et de l'acier...





* Cette sélection a été établie par Pierre Gras (PGC). Une bibliographie complète des ouvrages ou études publiés par les agences d'urbanisme sur le(s) thème(s) de la rencontre nationale est disponible sur le site web de la FNAU (www.fnau.org).

REPÈRES BIBLIOGRAPHIQUES ET RESSOURCES INTERNET*

Ouvrages de référence

Alter Norbert, *L'innovation ordinaire*, Paris, Presses universitaires de France (coll. Quadrige), 2005.

Ascher François, *La société hypermoderne*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube (coll. Monde en cours), 2005.

Berenstein-Jacques Paola, Judy Pierre-Henri (sous la dir. de), *Corps et décors urbains ; les enjeux culturels des villes*, L'Harmattan (coll. Nouvelles études anthropologiques), 2006.

Bourdin Alain, *La métropole des individus*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 2005.

Cacomo Jean-Louis, *L'épopée de l'innovation ; innovation technologique et évolution économique*, Paris, L'Harmattan, 2005.

Florida Richard, *The Rise of The Creative Class, and How it's transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, New York, Basic Books, 2002.

Gaudin Thierry, *De l'innovation*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube (coll. Monde en cours), 1998.

Landry Charles, *The Creative City ; A Toolkit for Urban Innovators*, Earthscan Publications, 2000. *The Art of City Making*, Londres, Earthscan Publications, 2006.

Laufer Romain, Hatchuel Armand (coord.), *Le libéralisme, l'innovation et la question des limites*, Paris, L'Harmattan (coll. Ouverture philosophique), 2003.

Lesourne Jacques, *Recherche et innovation*, Paris, Odile Jacob, 2006.

Lextrait Fabrice, Fred Kahn, *Nouveaux territoires de l'art*, Paris, Éditions Sujet/Objet (coll. La Fabrique des protocoles), 2005.

Masbouni Ariella, Bourdin Alain, *Un urbanisme des modes de vie*, Paris, Éditions du Moniteur, 2004.

Portnoff André-Yves, *Sentiers d'innovation*, Paris, Futuribles (coll. Perspectives), 2003.

Scott Alan, *The Cultural Economy of Cities*, Sage, 2000.

Veltz Pierre, *Des lieux et des liens ; le territoire français à l'heure de la mondialisation*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube (Poche), 2004.

Études, documents de recherche, articles

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole / Pattou, Tribu et Mons, *Renouvellement urbain et développement durable : la qualité urbaine comme impératif de développement ; programme de recherche du Plan Urbanisme Construction Architecture*, 2003-2005.

Ascher François, "Le soft de la ville", in *Techni.Cités*, supplément au n°116 du 8 octobre 2006 : "Créa-cité ; l'innovation urbaine en débat", pp. 42-44.

Bourdin Alain, "La "classe créative" existe-t-elle ?", in *Urbanisme* n°344, sept.-oct. 2005, dossier "La ville marketing", p. 54.

École de la ville, Agence de développement et d'urbanisme de l'aire urbaine nancéienne, *L'incubateur territorial : un espace de veille et de créativité*, Nancy, ADUAN, 2005.

Ingallina Patrizia, "Attractivité et créativité au cœur du projet urbain", in *Techni.Cités*, supplément au n°116 du 8 octobre 2006 : "Créa-cité ; l'innovation urbaine en débat", pp. 46-49.

Ingallina Patrizia, Park Jungyoon, "City Marketing et espaces de consommation ; les nouveaux enjeux de l'attractivité urbaine", in *Urbanisme* n°344, sept.-oct. 2005, dossier "La ville marketing", pp. 64-66.

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France, *Les industries culturelles en Ile-de-France*, Paris, IAURIF, 2006, 196 p.

Jouve Bernard (sous la dir. de), *Les politiques de déplacements urbains en Europe ; l'innovation en question dans cinq villes européennes*, L'Harmattan, 2003. [À travers la comparaison entre cinq agglomérations (Genève, Lyon, Munich, Naples, Stuttgart), cet ouvrage questionne la capacité des villes à répondre par des politiques innovantes aux questions de mobilité]

Jouve Bernard, Gagnon Alain-G. (sous la dir. de), *Les métropoles au défi de la diversité culturelle*, Presses universitaires de Grenoble (coll. Symposium), 2006.

Launay Jean, Martinez Henriette, *Action culturelle et développement des territoires ; rapport à l'Assemblée nationale*, Paris, juin 2006.

Meiniger Marie-Christine (sous la dir. de), "Politiques publiques et innovation sociale", in *Revue française d'administration publique* n°115, Paris, ENA, 2005. [Lire notamment l'article "Territoires et innovation sociale" de P. Loncle]

Rémer Brigitte (préface de J. Ralite), *Cultures au faubourg ; les politiques culturelles internationales et leur mise en œuvre*, L'Harmattan, 2006.

Renard Claude, "Quel devenir pour les nouveaux territoires de l'art", in *Techni.Cités*, supplément au n°116 du 8 octobre 2006 : "Créa-cité ; l'innovation urbaine en débat", pp. 29-32.

Veltz Pierre, "Innovation culturelle et développement territorial", in *Techni.Cités*, supplément au n°116 du 8 octobre 2006 : "Créa-cité ; l'innovation urbaine en débat", pp. 10-12.

Vivant Elsa, *Le rôle des pratiques culturelles off dans les dynamiques urbaines*, thèse, Institut français d'urbanisme, Université Paris VII, juin 2006.



● ● ● Avec le concert-surprise des Balkan Beat Box, le cosmopolitisme était davantage au rendez-vous, pour une heure et demie de sons métissés, entre Méditerranée, mer noire et... mer du Nord. Humour décapant et accords détonnants !

Quant aux autres moments forts de ces rencontres denses et chaleureuses, que certains ont trouvé bien trop courtes, ils appartiennent désormais à chacun des participants. Les images et le regard personnel d'un photographe amoureux des villes sur ces deux journées originales. |

REPÈRES BIBLIOGRAPHIQUES ET RESSOURCES INTERNET

“Le patrimoine culturel immatériel ; les enjeux, les problématiques, les pratiques”, in *Internationale de l’Imaginaire* (nouvelle série, n°17), Arles, Actes Sud (Babel), 2005.

Études de cas, expériences locales

BÂLE - SUISSE

Agence d’urbanisme de la région mulhousienne, Université de Haute Alsace, Le positionnement stratégique de la région mulhousienne par rapport à l’agglomération bâloise, Mulhouse, AURM, Université de Haute Alsace, 2004.

Diener Roger, Herzog Jacques, Meili Marcel, de Meuron Pierre, Schmid Christian, La Suisse, portrait urbain, ETH Studio Basel, Institut pour la Ville contemporaine, Basel-Boston-Berlin, Birkhäuser, 2005 (4 vol.).

Herzog Jacques, de Meuron Pierre, Vision Dreispitz ; eine Städtebauliche Studie, Basel, Christoph Merian Verlag, 2003.

Kübler Daniel, La métropole et le citoyen ; les agglomérations urbaines en Suisse, vues par leurs habitants, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes (coll. Logiques territoriales), 2005.

Schuler Martin, Dessemontet Pierre et alii, Atlas des mutations spatiales de la Suisse, Zürich, Verlag Neue Zürcher Zeitung, 2006.

CARDIFF - PAYS DE GALLES

Cherry M., Modern Architecture in Wales: A Review, juin-juillet 2003, Cardiff, The Old Library, 2003.

Cooke P., “Cardiff, Capital of Wales and City of Culture: Comparisons and Contentions for the Centennial”, in *Regional Industrial Research Report 42*, CASS, Cardiff University, 2003, pp. 27 et s.

Martel Richard (sous la dir. de), *Rencontre internationale d’art performance 2004*, Québec, Intervention, 2005, 36 p. [Ce numéro présente notamment une sélection d’artistes émergents de Cardiff, un cahier de huit pages couleurs illustrant le travail des “performeurs”]

DUNKERQUE

Agence d’urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, À cœur ouvert : portrait de la région Flandre-Dunkerque aujourd’hui, Dunkerque, 2006, 48 p.

Agence d’urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, La Flandre dunkerquoise, AGUR (coll. Des clés pour comprendre le territoire), 2001.

Agence d’urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, Dunkerque a-t-elle toujours bonne presse ?, AGUR (coll. Des clés pour comprendre le territoire), 2005, 66 p.

Nouveau Philippe, Dunkerque, l’aventure urbaine, La Tour d’Aigues, Éditions de l’Aube, 2006.

“Déplacements : ces villes qui innovent”, *Visions* n°1, mai 2005, Dunkerque, Agur [Le premier numéro de cette publication traite notamment des expériences de Dunkerque et de Münster, en Allemagne]



GRENOBLE

Grenoble Alpes Métropole, Agence d’urbanisme de la région grenobloise, Urbact, Projet Participando : les dispositifs participatifs dans l’agglomération grenobloise ; rapport pour le réseau Urbact (Union européenne), Grenoble, 2004, 128 p.

MONTRÉAL - QUÉBEC

Florida Richard, Stolarick Kevin, Creativity and Connectivity: Understanding The Positive Effects of Connections / Montréal, ville de convergences créatives ; perspectives et possibilités, document de synthèse provisoire en français, Montréal, Catalytix, janvier 2005, 20 p.

Florida Richard (d’après), “Montréal, ville de convergences créatives”, in *Techni.Cités*, supplément au n°116 du 8 octobre 2006 : “Créa-cité ; l’innovation urbaine en débat”, pp. 14-16.

Fontan Jean-Marc, Klein Juan-Luis, Tremblay Diane-Gabrielle, Innovation socioterritoriale et reconversion économique ; le cas de Montréal, Paris, L’Harmattan (coll. Géographies en liberté), 2005.

Joyal André, Gonçalves Antunes de Souza Sara, “Les processus de diffusion des innovations technologiques dans deux régions américaines : le Minas Gerais, au Brésil, et le Québec, au Canada”, in *Territoires du futur*, n°4, mai 2006, Paris, OIPR, pp. 36-42. (www.reperes.oipr.fr)

NANTES

Stéphan Luc, “Dialogue citoyen : l’expérience nantaise”, in *Techni.Cités*, supplément au n°116 du 8 octobre 2006 : “Créa-cité ; l’innovation urbaine en débat”, pp. 24-27.

VILLES EUROPÉENNES

Hurstel Jean, Réenchanter la ville ; voyage dans dix villes culturelles européennes, Paris, L’Harmattan (coll. Carnets de ville), 2006.

Hurstel Jean et Banlieues d’Europe (sous la dir. de), *La place et le rôle de la fête dans l’espace public ; nouvelles fêtes urbaines et nouvelles convivialités en Europe*, Lyon, éd. du Certu, 2006.

DIVERS

Techni.Cités, supplément au n°116 du 8 octobre 2006 : “Créa-cité ; l’innovation urbaine en débat”, document préparatoire à la rencontre nationale des agences d’urbanisme de Dunkerque [toujours disponible en téléchargement sur le site www.fnau.org]

“Artistes, militants, habitants ; les nouveaux débatteurs de rue”, dossier de la revue *Territoires* n°470, datée septembre 2006. [Sont abordés notamment les cas de Saint-Herblain, Paris 13^e, Genève...] (www.adels.org)

Créa-cité, l'innovation urbaine en débat

La xxvii^e rencontre nationale des agences d'urbanisme, qui s'est tenue en novembre 2006 à Dunkerque, s'est attachée à comprendre les méthodes et les mécanismes se trouvant à l'origine de la créativité des villes et de leur capacité d'innovation. Au cœur de ces démarches, on trouve souvent les mêmes "stimulants", composés d'ouverture d'esprit, de dialogue social et d'investissement dans l'intelligence. À Dunkerque, les agences d'urbanisme ont proposé avec leurs partenaires, dans le cadre d'"ateliers de créativité", des illustrations de ces dynamiques territoriales, tirées d'expériences concrètes, françaises ou étrangères. Elles ont donné la parole aux responsables territoriaux, élus et professionnels, qui s'efforcent de favoriser l'innovation dans les villes dont ils ont la charge. Ce numéro hors série de la revue *Urbanisme* rend compte de ces échanges, offrant un regard original sur les politiques menées aujourd'hui dans les métropoles sur ces thèmes.

*The 27th congress of the French Federation of Town Planning Agencies, held in Dunkirk in November 2006, focused on the methods and mechanisms underlying the creativity of cities and their capacity to innovate. These strategies often have the same stimuli in common: receptivity, social dialogue and a commitment to intelligence. In Dunkirk the town planning agencies and their associates came up with illustrations of these territorial dynamics, drawing on concrete experience in France and abroad. A hearing was given to those in charge of the country's territories, those politicians and planning professionals who are working for innovation in the cities they are responsible for. This special issue of the review *Urbanisme* offers an account of these exchanges, together with an imaginative look at the policies our cities are currently implementing in this domain.*

Avec les contributions et points de vue de / *With contributions and comments from* : François Ascher, Christian Bernard, Michel Berson, Francis Cuillier, Michel Delebarre, Vincent Feltesse, Claudine Guidat, Eric Le Breton, Noël Mamère, Nicolas Michelin, Philippe Nouveau, Thierry Paquot, Dominique Perben, Mario Pezzini, André Rossinot et Francis Soler, notamment / *and others.*

www.urbanisme.fr

Hors série

n° 31

20 €