PARTIE II: LE FONDEMENT THEORIQUE

TABLE DES MATIERES

1. Introduction à la revue littéraire 3
1.1 Définition des enjeux et structuration de la revue 3
1.2 Trois défis majeurs de notre temps 4
1.2.1 La mise en danger de l'écosystème planétaire 4
1.2.2 L'aggravation des inégalités 5
1.2.3 L'explosion urbaine et la déqualification des espaces 5
1.2.4 L'interconnexion et la complexité des défis 7
2. Le développement durable 9
2.1 L'évolution des prises de conscience 9
2.1.1 Modernité et pollution 9
2.1.2 Développement et pauvreté 9
2.2 Délimitation du concept 12
2.2.1 Définition 12
2.2.2 L'évolution des préceptes onusiens 14
2.3 Les outils de mise en œuvre 16
2.3.1 Agenda vert versus brun 16
2.3.2 Les cinq principes du développement durable 17
La conscience planétaire ou la responsabilité commune mais différenciée 17
La vision à long terme ou l'équité intra- et intergénérationnelle 18
L'intégration des composantes 18
Le principe de précaution devant la reconnaissance des incertitudes scientifiques 19
L'approche participative 19
2.4 L'architecture durable 22
2.4.1 Délimitation du concept 22
2.4.2 Les aspects techniques de l'architecture durable 24
Efficacité énergétique 24
Alternatives sanitaires 25
Choix des matériaux de construction 26
2.4.3 La dimension spatiale 26
2.5 Le développement urbain durable 26
2.5.1 La protection de l'environnement 28
2.5.2 Le volet socio-économique 30
La pauvreté urbaine 30
La réduction de la pauvreté 32
2.5.3 La requalification des espaces 33
2.6 L'évaluation de la durabilité 36
3. Revue de paradigmes architecturaux et urbains contemporains 39
3.1 L'évolution de la théorie des villes et de l'habitat en Occident 39
3.1.1 De la ville industrielle aux utopistes 39
3.1.2 L'urbanisation aux Etats-Unis et l'émergence du mouvement moderne 41
3.1.3 La reconstruction de l'Europe d'après-guerre 43
3.1.4 L'éclatement du mouvement moderne 44
3.1.5 Réflexions sur la ville durant les deux dernières décennies 46
3.2 Urbanisme et habitat social dans le bloc communiste et les pays émergents 49
4. Pistes de réflexion en faveur de la durabilité urbaine 53
4.1 Le contrôle de la croissance des mégalopoles 53
4.1.1 L'impact économique et environnemental des formes urbaines 53
4.1.2 L'extension des mégalopoles d'Asie Pacifique et la gestion de la périphérie 55
4.2 La mobilité 57
4.3 La gestion du cadre bâti 62
4.3.1 La ville compacte comme modèle 62
4.3.2 Densité et politique de logement 67
4.3.3 Mixité sociale, mixité des fonctions 69
4.3.4 Le contrôle de la spéculation 71

4.4 Habitat populaire et bidonville 72
4.4.1 Définitions et évolution des perceptions 72
4.4.2 Les types d'interventions et les acteurs en présence 76
Les évictions *77*
Le relogement *78*
Les parcelles viabilisées *80*
La réhabilitation de quartiers précaires *80*
4.5 Les politiques de planification 81
4.5.1 L'évolution de la planification durant les trente dernières années 81
4.5.2 La planification structurelle stratégique, une voie possible 83
4.5.3 Le processus de mise en œuvre 85
La collecte de données *86*
Vision *86*
Projets *87*
Coproduction *87*
5. En Conclusion 89

1. INTRODUCTION A LA REVUE LITTERAIRE

1.1 Définition des enjeux et structuration de la revue

La première partie du travail nous a permis de saisir le contexte et sa problématique. Hormis les questions institutionnelle et culturelle qui lui sont spécifiques, les défis auxquels HCMV fait face se déclinent comme dans la plupart des mégalopoles contemporaines suivant trois modes:

- environnemental, suite aux pollutions de tous ordres que le manque d'infrastructures accentue;
- socio-économique, par l'accroissement des inégalités sociales, la compétition acharnée au sein et en dehors de ses frontières, la perte de cohérence de la société et la dichotomie entre secteur formel et non formel;
- spatial enfin, en songeant à la déqualification des espaces, à une croissance non maîtrisée de la périphérie à l'omniprésence des bidonvilles et à la sur densification du centre-ville.

Sur base d'un tel constat, quelles solutions apporter à la croissance exubérante de HCMV pour qu'elle réponde harmonieusement et de façon durable aux défis qui lui sont posés? En d'autres termes, comment intégrer des contraintes environnementales, socio-économiques et spatiales, parfois antagonistes, dans une même approche? Comment mettre en œuvre un développement durable à la fois à l'échelle urbaine et à celle du logement, dont celui des plus pauvres qui nous occupe plus particulièrement? Vivant dans un monde de plus en plus interdépendant, nous ne pouvons plus aborder, séparément, la question du bâti et celle de la ville et de sa région. Aussi, pour être pertinent, un regard cohérent et intégré devra être posé sur logement, quartier, ville, et région, quatre cercles concentriques qui seront dès lors sans cesse franchis tout au long de notre parcours.

Pour répondre à ces questions, une revue littéraire nous paraît opportune pour clarifier les concepts évoqués, comprendre l'origine et l'évolution des paradigmes en présence et définir en conclusion de cet exercice les orientations face aux défis identifiés. Comme nous le verrons plus loin, la volonté de résoudre simultanément les problèmes de détérioration de l'environnement et de pauvreté est à l'origine du développement durable. Mais la dimension spatiale n'avait pas été suffisamment prise en compte dans ces recherches. A charge des disciplines y afférentes de répondre à cette carence. Dès lors, cette partie du travail se déclinera suivant trois chapitres. Elle se proposera dans un premier temps d'étudier en profondeur le concept de développement durable, de parcourir ensuite l'évolution des théories relatives aux établissements humains pour tenter, dans une troisième étape, de trouver les méthodes pouvant considérer différents aspects de la dimension spatiale du développement durable sur base d'une série de thèmes qui nous sont apparus pertinents par rapport au contexte étudié.

Le premier chapitre de cette partie du travail se penchera donc sur le développement durable. Il débutera par la revue de l'évolution des prises de conscience de la dégradation environnementale et l'accélération des inégalités sociales présentes à l'origine. Il se proposera ensuite de mieux cerner un concept qui date déjà de près de vingt ans et son évolution. Les outils et les principes de sa mise en œuvre ainsi présentés, les implications tant architecturales qu'urbanistiques seront enfin détaillées.

Le deuxième chapitre abordera la revue des paradigmes architecturaux et urbains développés depuis la révolution industrielle tant dans les pays capitalistes ou communistes que dans ceux en voie de développement. Notre intention n'est pas d'exposer de façon exhaustive une version, fût-elle raccourcie, de l'histoire contemporaine mais de mettre en avant les prises de conscience successives et les diverses solutions théoriques proposées qui s'inscrivent dans notre réflexion en ce qu'elles ont pu, de près ou de loin, influencer le contexte vietnamien.

Le troisième chapitre explorera cinq champs de réflexion pressentis comme cruciaux pour HCMV. La question de la croissance des mégalopoles et de leurs périphéries précédera celle du transport. Viendra ensuite la gestion du cadre bâti, le modèle de la ville compacte inclus, de la densité ou encore de la mixité sociale et de celle des fonctions sans oublier le contrôle de la spéculation. L'habitat populaire et le bidonville constitueront un quatrième volet et, avant de conclure, sera examinée la forme de planification qu'il conviendrait d'utiliser pour intégrer les préceptes du développement urbain durable, la planification structurelle stratégique étant pressentie comme la plus opportune.

1.2 Trois défis majeurs de notre temps

1.2.1 La mise en danger de l'écosystème planétaire

Les liens économiques, technologiques et culturels de plus en plus étroits noués entre les nations et les hommes mettent en évidence l'interdépendance de leur destinée. Un discours dominant plaide pour l'accélération de la globalisation en cours, jugée bénéfique pour tous. Une autre voix, plus ténue mais néanmoins persistante, dénonce l'accroissement des inégalités sociales, la surexploitation des ressources et l'impact écologique désastreux qu'elle entraîne, au point de mettre en danger l'écosystème planétaire. Ici est plaidé une révision du modèle économique néo-libéral et des modes de vie qu'il sous-tend. Un double constat renforce ce point de vue: la population mondiale ne cesse de croître de même que la pollution générée par tête d'habitant. Alors qu'il fallu deux cents ans pour que la population mondiale double entre 1650 et 1850, passant de 250 à 500 millions, il ne faudra que trente-neuf ans pour que les quatre milliards que comptait la terre en 1975 ne double d'ici 2024[1]. Ces générations successives consomment toujours plus d'eau, de nourriture, de produits manufacturés et de voyages, ce d'autant plus qu'ils sont riches. Aujourd'hui, 20% de la population profite de la société d'abondance et consomme 80% des ressources disponibles[2]. Qu'en sera-t-il dans vingt ans? La pollution générée suit cette courbe exponentielle, au point de dépasser la capacité d'absorption de la planète. De telles croissances démographique et économique sont-t-elles pérennes?

Ainsi, le monde contemporain fait face à des enjeux qui mettent en question ses propres équilibres. En janvier 2007, le Groupe d'Experts International sur l'Evolution du Climat (GIEC) confirma dans son quatrième rapport un fait pressenti par beaucoup depuis les travaux du climatologue James Hansen en 1988; le réchauffement de la planète était bien le fruit de l'activité humaine. Ce comité scientifique mit le monde face à ses responsabilités devant les risques encourus en rappelant l'urgence de limiter la production des gaz à effet de serre alors que la fringale en énergies fossiles de l'Occident est maintenant talonnée par celle des pays émergents, Chine en tête. Une telle frénésie consumériste ne peut conduire qu'à des lourds dérèglements climatiques. Si l'hypothèse haute de la croissance de la température moyenne mondiale sur un siècle est de 4°C, L'Europe du nord pourrait voir ses températures se refroidir, faute de la protection d'un Golf Stream qui ne serait plus opérant, et son régime de précipitation fortement augmenter, alors qu'au sud les conséquences les plus graves sont attendues; sécheresse – avec en perspective une pénurie d'eau pour deux à trois milliards de personnes – augmentation exponentielle des catastrophes naturelles, sans oublier la montée du niveau des océans. Le GIEC table sur une élévation de 0,34 mètre d'ici la fin du siècle; la revue *Science* de juin 2007 parle elle d'un mètre, largement de quoi inonder les grands deltas d'Asie et d'Afrique où vivent des dizaines de millions de personnes. On devrait ainsi assister à une nouvelle forme d'inégalité entre Nord et Sud, cette fois due à une nature manipulée par l'homme.

Le problème le plus urgent n'est donc pas la carence en énergie fossile attendue d'ici à trente ou quarante ans, mais bien la libération de gaz carbonique dans l'atmosphère qui favorise l'effet de serre. Mais les énergies alternatives et les progrès techniques ne peuvent répondre aujourd'hui aux besoins des pays industrialisés, encore moins à ceux du restant du monde. Les biocarburants nécessiteraient de trop grandes surfaces de cultures, alors que l'éolien et le solaire sont toujours balbutiants, sans parler du nucléaire, sujet à caution. Pour sortir de l'impasse, seule une réduction drastique des consommations paraît envisageable, mais elle reste difficilement applicable.

Outre l'impact sur le vivant, le rapport de Sir Nicolas Stern, publié en 2006, interpelle. Ex économiste britannique de la Banque Mondiale, il a évalué une baisse du PIB mondial de 5 à 20% – soit 5,500 milliards d'Euros – le coût de l'indifférence humaine face au réchauffement climatique pour les seules deux prochaines décennies. Sa conclusion est que face à un coût aussi exorbitant, équivalent aux dommages économiques des deux dernières guerres mondiales, l'humanité se doit de prendre en compte la contrainte environnementale dans son développement. Selon les scientifiques, le seuil à atteindre pour commencer à freiner le réchauffement se situe autour de 60% de réduction des émissions d'ici 2050, un niveau plus ambitieux que celui du protocole de Kyoto, qui peine pourtant à atteindre ses objectifs alors qu'il n'a même pas été signé par le plus gros pollueur mondial, les Etats-Unis, et qu'il ne limite que partiellement les émissions de deux gros pollueurs en puissance, l'Inde et la Chine. Ce nouvel objectif, plus contraignant encore, pourrait être atteint moyennant la réduction de 1% du PNB mondial d'après Stern. Si ses calculs sont sujets à débat, l'exercice met au moins en avant l'intérêt économique d'agir.

[1] Base de donnée des Nations Unies, 2006
[2] RIST, G., "Le développement, Histoire d'une croyance occidentale", 2001, p. 276

Devant un tel constat, la protection de l'environnement ne peut plus être l'apanage de quelques scientifiques écologistes, elle est devenue une question de survie pour l'humanité entière. Il est donc de la responsabilité de tout un chacun de trouver dans son quotidien les moyens de réduire son impact sur l'écosystème. Le transport représente, par exemple, à lui seul 26% des émissions de CO^2 en France, suivi de peu par le chauffage des bâtiments[3], deux secteurs directement dépendants du mode de vie des individus.

1.2.2 L'aggravation des inégalités

Le deuxième défi de notre temps est l'inégalité de la répartition des richesses entre pays du Nord et du Sud. Sur les six milliards d'habitants de notre planète, un milliard survit avec moins d'un dollar par jour, un autre, pas forcément le même, n'a pas accès à l'eau potable. Mais la pauvreté n'est pas uniquement monétaire, elle s'exprime aussi en terme d'éducation, de pouvoir, d'accès aux soins et à un logement décent. Si les distorsions persistent entre les pays, les inégalités s'immiscent aussi en leur sein, la globalisation ayant accentué les disparités tant globales que locales. Elle s'accompagne donc de nouveaux modes d'inégalités et de polarisation des richesses[4]. Mais son interprétation varie suivant les latitudes, celle-ci étant liée au contexte culturel et économique dans le quel elle opère.

Si le milieu urbain est le cadre privilégié du développement économique, il est aussi synonyme de pauvreté. Celle-ci se développe principalement dans des quartiers à la croissance rapide et non contrôlée des mégalopoles du monde entier. On les appelle 'villas miserias' en Argentine, 'slums' en Inde, 'favelas' au Brésil, mais aussi 'cités' ou 'banlieues' en France, 'ghettos' aux Etats-Unis, le quartier précaire a mille noms, mille visages. Il est souvent un lieu de concentration de la misère inscrit à la frange des villes, bien que périphérie et bidonville ne soient pas synonymes. Des quartiers résidentiels luxueux peuvent en effet être disposés aussi bien à l'extérieur des villes, de même que des bidonvilles le seraient en leur centre, comme en plein cœur de Buenos-Aires, où les lieux de vie des nantis et des déshérités se juxtaposent sans se rencontrer; ou au Caire, où l'un habite sur l'autre, les démunis ayant pris possession des toits des anciens beaux quartiers du centre-ville, voire à HCMV, où les poches de pauvreté s'inscrivent au cœur mêmes des îlots. Où qu'elle soit implantée, la planète bidonville a, courant 2007, dépassé le milliard d'habitants, la moitié vivant dans la région Asie-Pacifique[5]. Mais une gradation de la misère s'observe, le quartier populaire abrite une population à bas revenus dans un cadre de vie et une normalité plus acceptables que celle des quartiers miséreux des bidonvilles et des squattes.

La plupart des commentateurs indiquent la croissance économique comme le meilleur moyen pour contrer la pauvreté. Si cette dernière contribue effectivement à l'accroissement de la richesse, sa répartition pose question, d'autant qu'elle rime aussi avec exploitation des ressources non renouvelables, surconsommation et pollution. Alors, quel modèle de développement mettre en place pour sortir de la misère la cohorte de démunis des deux hémisphères sans accroître la pression sur l'environnement? Comment sortir du paradoxe de notre modèle de développement? La solution passera par la réduction de l'empreinte écologique des plus riches et une meilleure redistribution vers les plus pauvres, une idée qui demeure saugrenue, voire intolérable pour les premiers.

1.2.3 L'explosion urbaine et la déqualification des espaces

L'urbanisation fulgurante précédemment évoquée autant que sa forme lancent le troisième et dernier défi identifié. Ainsi, depuis 2007 la moitié de l'humanité est urbanisée, proportion qui ne cesse de croître, les démographes estimant que 60% des huit milliards d'habitants prévus pour 2030 seront des citadins[6]. Alors que l'on comptait dans le monde neuf mégalopoles de plus de dix millions d'habitants en 1980, ce chiffre doublera sans doute en 2015. Mais si le taux d'urbanisation moyen est de 75% en Amérique, de 80% en Europe, il reste inférieur à 40% en Afrique et en Asie. Malgré ces niveaux actuels, la majorité des mégalopoles présentes ou à venir se situeront sur ces deux continents, indice d'une concentration plus forte qu'ailleurs. Défi d'autant plus grand que les villes appelées à accueillir ces populations ne disposent pas des infrastructures, services, équipements et emplois nécessaires; ce qui ne manquera pas d'accroître pollution, inégalités, insécurité et instabilité socio-économique. La manière dont la croissance y sera gérée aura dès lors d'énormes implications non seulement pour leurs habitants mais pour la planète entière; l'impact de la pollution et de la précarité faisant fi des frontières politiques. Pourtant, rares sont les décideurs qui prennent aujourd'hui en considération les implications

[3] GRILLET-AUBERT, A., GUTH, S., "Architectures du transport", 2005, p. 30
[4] RUIJTER, A, DE, "The era of globalisation", 1997, p. 383
[5] UNESCAP, "overview of the state of implementation of Agenda 21 and JPOI…", 2003, p. 17
[6] MASNAVI, M., R., "Measuring urban sustainability: developing a conceptual framework…", 2007, p. 188

environnementales et sociales futures de leurs choix politiques. Que du contraire, ils paraissent même les ignorer, tant les modèles soucieux d'environnement et d'équité sont supposés entraver la maximalisation des profits. Ainsi, négliger ces contraintes procéderait moins d'un manque d'argent que de l'absence d'une volonté politique[7].

L'impact de cette urbanisation sauvage et des transformations induites sur les populations n'est pas uniquement environnemental et économique, il est aussi social, culturel et spatial. Une des particularités de notre époque l'inscrit dans l'échelle et la vitesse des métamorphoses rencontrées. Jamais des échanges aussi abondants et rapides d'informations, de population et de biens n'ont été observés dans le passé. La globalisation entraîne une homogénéisation et une interdépendance dans les sphères sociale et politique, dans la technologie et l'économie et, par ricochets, dans l'environnement. Ces courants entraînent une telle démesure que toute intervention correctrice en devient complexe et difficile à mettre en œuvre. Qui plus est, le local et le global finissent par apparaître étrangement proches au point qu'une relecture des traditions et l'exacerbation des nationalismes deviennent l'expression d'une lutte contre les phénomènes d'absorption et de perte d'identité perçus comme tels suite à cette globalisation[8].

La modernisation des villes du Tiers monde depuis la fin de la colonisation jusqu'aux années septante fut caractérisée par la poursuite de l'amélioration du cadre de vie et du développement des équipements essentiellement des 'beaux quartiers'; quitte à délaisser les zones accaparées par les illégaux. Depuis que l'État s'est désengagé de la gestion de l'espace territorial soit par perte de confiance en une planification souveraine soit par addiction aux sacro-saintes lois du marché, les actions entreprises dans les métropoles du Sud se sont déroulées de manière chaotique, le souci du bien commun n'étant pas toujours au cœur de l'intervention. Le laisser-faire gouverne d'ailleurs beaucoup des villes du monde et la globalisation n'a fait qu'accentuer le chaos organisé par la déstructuration et la fragmentation des espaces; la perte d'identité se remarque, elle, au travers de l'uniformisation des décors alors que la congestion du trafic routier procède directement de l'absence de transports en commun efficaces et à bas prix.

Ainsi naissent un peu partout des espaces urbains sans caractère, des non-lieux dédiés à la publicité, à la voiture et ses équipements et aux temples de la consommation; des boites hermétiques reliées par un tapis de tarmac, envahissent les banlieues tandis que des tours peuplent les districts centraux, devenus des quartiers d'affaires anonymes. Les attributs du capitalisme triomphant – bureaux, hôtels, centres commerciaux – marquent désormais le paysage urbain en lieu et place des symboles de la collectivité, qu'ils soient civils ou religieux. Uniquement dévolus à la gloire de l'entreprise qui les a érigés, ces immeubles entrent rarement en dialogue avec l'espace public et le tissu social d'une ville dont ils ne reflètent pas l'identité. On retrouve ainsi partout les mêmes recettes; immeubles coupés de tout contact avec la rue, nœuds d'autoroutes urbaines sans articulation avec les quartiers éventrés qu'ils traversent, dislocation de la typologie locale, le tout agrémenté de panneaux publicitaires. Ainsi en centre-ville, le global côtoie-t-il le local sans qu'il n'y ait nécessairement dialogue.

Grâce à l'action combinée du pouvoir économique, le rejet des principes de la ville traditionnelle et d'une planification guidée par l'intérêt commun, les balafres de quelques méga-projets ou de micro-interventions individuelles ont fini par déchirer le tissu urbain. Malgré ces stigmates, ces mégalopoles demeurent pourtant des espaces urbains différenciés et uniques. Issues qu'elles sont de la spécificité géographique, culturelle, historique et climatique du lieu qu'elles occupent et que l'homogénéisation en cours ne peut effacer. Il n'est donc pas encore, pour l'heure, question de globalisation culturelle de la ville.

Dans un tel contexte, les couches défavorisées trouvent difficilement un logement décent depuis que le secteur public se distingue par son effacement, délibéré au non, à faire face à leurs problèmes. Suite aux diverses coupes budgétaires et vagues de privatisations successives, son rôle dans la planification et la construction de logements sociaux a été raboté. Le secteur privé est ainsi devenu le principal pourvoyeur de logements. Son attrait pour le profit le conduit à délaisser les catégories sociales inférieures, d'où l'expansion croissante dans des quartiers périphériques non équipés des bidonvilles. Ces derniers deviennent des lieux hybrides, désarticulés et ségrégés dévolus, ici, à la production tant agricole qu'industrielle, là, à la consommation et, partout, aux logements de tous types – immeubles collectifs ou habitat pavillonnaire – destinés tantôt à des communautés privilégiées tantôt aux démunis.

[7] IIED, "Towards a real-world understanding of less ecologically damaging patterns of urban development", 2006, p. 2
[8] HAAN, L., DE, "Globalization, localization and sustainable livelihood", 2000, pp. 354-355

En Occident on va jusqu'à parler de 'désurbanisation' des centres au profit d'un émiettement de l'urbain via des banlieues de faible densité sans caractère propre, voire d'une urbanisation rampante des campagnes, comme en Belgique. La dislocation des lieux s'explique par un manque de cohésion tant spatiale que sociale, faute de planification appropriée. Sans cohérence typologique et morphologique, sans points d'ancrage marqués, seuls la voiture et ses équipements routiers relient les éléments qui composent cet ensemble disparate. La dimension symbolique et collective de la ville se dilue ainsi dans de vastes conurbations où la citoyenneté est remplacée par le consumérisme[9]. Cet étalement périphérique et la dislocation des centres qu'il entraîne finissent par dénaturer le paysage tant urbain que rural[10], renforcer la ségrégation de la société[11] et accroître pollution et consommation des terres, autant de motifs qui poussent dès lors à les combattre.

1.2.4 L'interconnexion et la complexité des défis

Pauvreté et dégradation environnementale sont liés: les pauvres étant souvent accusés de contribuer à la dégradation de l'environnement, le dénuement les conduisant à surexploiter la nature. Mais ce fait ne peut occulter l'empreinte écologique laissée par les nantis; bien plus conséquente mais délocalisée vu qu'elle ne s'exprime en général qu'en des sites éloignés de leurs résidences; production et consommation opérant désormais en des lieux bien distincts grâce à la globalisation. Si le phénomène est connu du grand public, ses conséquences sont souvent mal interprétées tandis que l'interconnexion des enjeux rend difficile toute élaboration de solutions, tâche dès lors essentiellement dévolue aux technocrates. Leur vision cartésienne compartimente le monde alors que la complexité des sujets imposerait une approche transdisciplinaire que les enjeux réclament. En effet, l'interdépendance des actions – individuelles ou collectives – affecte tout l'écosystème alors que les rapports sociaux et l'organisation spatiale imposent de développer une démarche holistique conçue et portée par l'ensemble de la société.

Aussi s'agira-t-il de revoir les comportements de chacun en termes de transport, de production de biens, de consommation énergétique, d'usage du sol ou de redistribution des richesses. Pour ce faire, les formes et structures spatiales des établissements humains devraient être revues afin de les rendre socialement plus équitables, respectueux de l'environnement et soucieux des identités et cultures locales. La qualité des espaces, dimension négligée, reste en effet importante tant d'un point de vue culturel que social. Un des objectifs de cette étude sera donc d'élaborer une méthodologie cohérente permettant de répondre à ce triple défi.

[9] BOOKCHIN, M., "from urbanization to cities: towards a new politics of citizenship", 1995
[10] JENKS et al., "Future forms and design for sustainable cities", 2005, p. 19
[11] BROJA, J., CASTELLS, M., "Local and global: management of cities in the information age", 1997

2. LE DEVELOPPEMENT DURABLE

2.1 L'évolution des prises de conscience

2.1.1 Modernité et pollution

A l'exception notoire des sociétés traditionnelles, l'homme n'a eu de cesse de se dissocier de la nature et d'imposer ses intérêts sur elle[12]. La Révolution Industrielle a accentué l'affranchissement technologique et symbolique par rapport au milieu, accélérant de ce fait son exploitation. Dans cette perspective l'écologie scientifique, apparue au 18ème siècle, s'efforça de mieux comprendre la nature, ses découvertes contribuant d'abord à mieux en tirer profit, pour qu'ensuite une branche plus romantique se distingue, guidée par la recherche d'un Éden perdu alors que l'industrialisation et l'urbanisation de l'Europe étaient en marche. Bien qu'ethnocentriques, les écologistes se rendirent compte peu à peu du caractère complexe et de la fragilité de la nature, sans pour autant remettre en cause la vision dominatrice de l'homme sur son environnement qui se répandait à travers le monde.

Dans les années soixante, une poignée de scientifiques s'inquiéta des premiers effets mesurables de la pollution sur les écosystèmes. Un mouvement écologiste radical remettant en cause la société industrielle apparut alors mais ce n'est que dans le courant des années septante qu'il parvint à éveiller l'intérêt du grand public, avant de devenir une force influente en Europe, une décennie plus tard. En 1972 une première conférence des Nations Unies sur le thème de l'environnement mit en garde le monde contre les dangers de l'industrialisation. Elle fut suivie la même année par un premier procès en règle de la croissance économique par le biais du rapport Meadows[13] qui préconisait un état d'équilibre de l'économie et du développement pour préserver l'environnement. En 1986, la Conférence sur l'Environnement et le Développement d'Ottawa fit le constat de la diminution inquiétante des ressources naturelles. Les théories classiques du libéralisme qui considéraient ces ressources comme des biens gratuits et abondants frappés d'exterritorialité furent bientôt mises en doute[14]. La même année, la Déclaration des Droits au Développement de l'ONU se substitua à cette notion jusqu'à là réservée à la croissance économique *"un processus global, économique, social, culturel et politique qui vise à améliorer sans cesse le bien-être de l'ensemble de la population et de tous les individus, sur la base de leur participation active, libre et significative au développement et au partage équitable des bienfaits qui en découlent"*[15]. Deux ans plus tard, l'Assemblée Générale qualifiait l'évolution du climat de *"préoccupation de l'humanité",* et créait le GIEC.

Deux autres sonnettes d'alarme retentirent au début des années nonante, l'une confirmant l'épuisement des ressources non renouvelables, l'autre révélant l'accroissement du trou de la couche d'ozone. Convaincus que le réchauffement climatique était le fait de l'homme, les canadiens Wackernagel et Rees élaborèrent le concept 'd'empreinte écologique' permettant ainsi d'évaluer les niveaux de consommation tolérables pour la planète. Elle traduit en surface de sol les niveaux de consommation de ressources et de production de déchets d'une population considérée[16] commuant les émissions de CO^2 en surface de forêts nécessaires à les absorber. Le déficit entre 'espace environnemental moyen' et empreinte écologique par habitant calcule la 'dette écologique' contractée par un pays par rapport à ceux dont la balance est positive. L'empreinte écologique moyenne mondiale fut ainsi évaluée en 1999 à 2,8ha par habitant contre une capacité biologique disponible de 1,7 ha. Cependant les disparités entre pays étaient patentes, ainsi l'empreinte écologique de la Belgique étant de 5 ha par habitant et celle des USA de 10,3ha alors que celle du Bangladesh n'était que de 0,5ha[17]. L'ensemble de ces surfaces additionnées à l'échelle mondiale, nécessitait 1,2 fois l'équivalent en surface de la terre pour répondre à la demande; niveau qui passait à cinq fois la planète en adoptant le niveau de vie américain pour l'ensemble de l'humanité; belle démonstration du caractère suicidaire de nos modes de consommation.

2.1.2 Développement et pauvreté

Au début du vingtième siècle l'Occident restait convaincu que toutes les nations pourraient, à terme, partager la même abondance. C'est d'ailleurs durant les années trente que le terme 'développement', réservé jusqu'à là à la biologie, fut utilisé pour parler des sociétés. Le président Truman lui donna son

[12] HENDRICKX, H., VAN WALLEGHEM, H., "Infrastructure, built environment, healthy and secure places…", 2002
[13] MEADOWS, D., "Halte à la croissance", 1972
[14] RIST, G., "Le développement, Histoire d'une croyance occidentale", 2001, p. 283
[15] NATIONS UNIES, "Déclaration des droits au développement"
[16] WACKERNAGEL, M., REES, W., "Notre empreinte écologique", 1999, p. 26
[17] TELLO, E., "Changing course? Principles and tools for local sustainability", 2004, p. 241

sens contemporain en 1948 en inaugurant l'ère de la 'coopération au développement' dans un désir d'étendre à toutes les nations défavorisées une aide technique américaine jusque-là réservée à l'Amérique Latine. Se répandit alors le concept miroir de 'sous-développement', stigmatisé en un état de pauvreté proche du 'handicap' dont seule la croissance économique permettait de sortir. La Charte des Nations Unies, rédigée la même année, s'appuya sur les principes du relèvement des niveaux de vie, de plein emploi, de progrès technologique et de développement économique et social prônés par les nations industrielles. Les années cinquante se caractérisèrent aussi par le processus de décolonisation entamé après la deuxième guerre mondiale et la consolidation du principe d'un développement mondial dépendant de la croissance économique.

La guerre froide eut, entre autres conséquences, de diviser le monde en deux camps autour desquels les pays en développement se transformaient en champ clos. Dans une telle confrontation, au niveau des instances internationales, seuls les sujets consensuels purent s'exprimer et, parmi eux, celui du développement. Le mouvement des 'non-alignés', initié lors d'une conférence organisée en 1955, par Soekarno en Indonésie, tenta de sortir de ce clivage. Il marqua aussi et surtout, le début d'une revendication collective dans le chef des pays décolonisés et alimenta nombre de débats onusiens sans pour autant remettre en cause le principe du développement. La conférence qui, en 1961, consacra l'existence de ce mouvement fit même la promotion du modèle de développement initié par les états industriels. Gandhi s'était pourtant démarqué d'une telle attitude en proposant un développement original basé sur une éthique d'autosuffisance et d'équité mais il ne fut pas entendu; son discours ne tenant pas suffisamment compte de la volonté de ses contemporains de profiter pleinement de la manne apportée par la modernité. Ainsi, selon C. Lévi-Strauss, la plus tonitruante des revendications des pays tiers s'exprimait contre l'absence des moyens d'accéder plus vite à la modernité. La nostalgie des sociétés traditionnelles n'était pas à l'ordre du jour, le développement de droit étant jugé indispensable dès le contact avec la société industrielle eu égard à la qualité de vie qu'elle offrait[18].

Pour l'anthropologue, le développement et son corollaire, la modernisation, n'étaient rien d'autre qu'une forme d'occidentalisation, fruit d'une perception linéaire du temps. La vision d'Aristote était cyclique, comme celle de l'Orient – suivant laquelle tout naît, croît et meurt pour se régénérer et naître à nouveau. A contrario, le christianisme rejeta le principe de la réincarnation et introduisit la perception linéaire de l'Histoire, inscrite dans un plan Divin avec un commencement et un aboutissement. En suivant cette logique, le développement était intimement lié à la notion du progrès, perçu comme une progression constante vers un avenir meilleur[19]. Le développement procédait en quelque sorte d'une fatalité: *"Au cœur du dispositif occidental, se trouve l'idée qu'il existe une histoire naturelle de l'humanité, c'est-à-dire que le 'développement' des sociétés, des connaissances et de la richesse correspond à un principe naturel, autodynamique qui fonde l'idée d'un grand récit"*[20]. Ce paradigme, renforcé au 19ème siècle par le concept d'évolutionnisme social, pose que chaque société évolue de même manière mais à des stades différents, l'Occident étant bien évidement en avance sur les autres. Ainsi, contrairement à Aristote et Saint Augustin, les Modernes avaient évacué la notion de cycle et donc de déclin, et défendu une lecture linéaire de l'Histoire.

Sous l'influence du tiers-mondisme, l'Occident prit conscience de ce qu'il ne s'agissait pas uniquement de donner plus aux pays du Sud mais plutôt de leur prendre moins pour pallier les effets du sous-développement, avec en point de mire tant les agissements des firmes transnationales que la surexploitation des ressources naturelles, qualifiés de prolongement de la domination coloniale, où le Nord extrayait à son profit les matières premières qui auraient permis au pays du Sud d'atteindre l'autosuffisance[21]. Ce discours mériterait d'être nuancé en rappelant que les élites urbaines de ces pays profitèrent sans vergogne de cette situation alors que les populations rurales voyaient leur niveau de vie baisser d'autant. Cet idéal tiers-mondiste ne manquera pas d'influencer largement les événements de 1968 qui secouèrent l'Europe.

Pour pallier les besoins des plus nécessiteux, R. McNamara élabora en 1972 devant le conseil de la Banque Mondiale la notion de 'besoins fondamentaux', s'évertuant à concilier impératif de croissance et justice sociale. Notion qui prenait en compte le minimum vital calculé pour une famille et les nécessaires services de base à prévoir pour l'assurer. L'objectif était d'élever le niveau de productivité des plus pauvres afin de les inclure dans le système économique, tout en se donnant les moyens d'action pour y parvenir; quitte à s'immiscer dans des affaires nationales et court-circuiter les gouvernements locaux jugés corrompus, sorte de droit d'ingérence avant la lettre. Mais la méthode fut perçue par certains

[18] LEVI-STRAUSS, C., "Race et histoire", 1952, pp. 9-49
[19] RIST, G., "Le développement, Histoire d'une croyance occidentale", 2001, pp. 48-75
[20] LATOUCHE, S., "Faut-il refuser le développement?", 1986, p. 216
[21] GALTUNG, J., HEJESTAD, T., RUGE, E. "On the decline and fall of empires…", 1979

comme un peu simpliste, le minimum vital anthropologique n'étant pas pris en compte: *"dans toutes les sociétés il est déterminé par l'urgence fondamentale d'un excédent, la part de Dieu, […]. C'est ce prélèvement de luxe qui détermine négativement le niveau de survie et non l'inverse. Il n'y a jamais eu de sociétés de pénurie ni de sociétés d'abondance, puisque les dépenses d'une société s'articulent quel que soit le volume objectif des ressources, en fonction d'un excédent structurel et d'un déficit tout aussi structurel. Le seuil de survie n'est jamais déterminé par le bas mais par le haut".*[22] Cependant l'approche par les besoins fondamentaux était cohérente avec l'économie dominante, l'une comme l'autre présupposant que l'Histoire fût déterminée par la lutte contre la rareté.

A l'initiative de la Fondation Hammarskjöld et du PNUD, une proposition originale vit le jour en 1975 sous la forme du rapport *"Que faire"*[23]. Le développement n'était plus vu comme un simple processus économique mais comme un ensemble endogène, issu de la culture spécifique de chaque société, où la satisfaction des besoins essentiels tenait compte des limites écologiques, liées aux systèmes sociaux et technologiques prévalant. Le rapport reconnaissait que le système d'exploitation issu du Nord disposait de relais au Sud grâce à des classes dirigeantes à la fois *"complices et rivales"*. Il déboucha sur quatre propositions pour combattre les excès de la consommation: plafonnement de la consommation de viande et de pétrole, utilisation plus économique des bâtiments, accroissement de la durée de vie des biens de consommation, suppression des voitures individuelles. Aucune ne fut hélas suivie d'effet.

Jusqu'aux années quatre-vingts la notion de développement resta confinée dans une vision purement économique *"de ce que devraient faire les nations pauvres pour devenir riches"*[24]*.* Le PNUD par contre, élabora en 1990, sous l'égide du pakistanais Mahbub ul-Haq, ancien membre de la Banque Mondiale, un nouvel indicateur de 'développement humain'. Cet instrument d'évaluation des performances des Etats était destiné à s'affranchir de la tyrannie du calcul du PNB en combinant trois variables: revenu, espérance de vie et niveau d'éducation. L'augmentation du revenu devenait ainsi un moyen et non plus une fin en soi. Intention louable, mais aux paramètres discutables pour certains qui arguèrent que le niveau de consommation énergétique par habitant pouvait également être introduit. Car, selon le rapport du Bureau Fédéral belge du Plan, cet indicateur apparaissait comme un moyen de réconcilier la satisfaction des besoins fondamentaux et l'efficacité économique *"pourvu que les niveaux de production croissants répondent aux aspirations des populations et que leurs revenus correspondants leur permettent d'atteindre un niveau de vie décent"*[25]*.* Cette instance tenta pour sa part de faire converger les différentes interprétations du développement en le décrivant comme *"… la transformation des conditions de vie* [d'une société] *en interaction avec ses possibilités de décision et d'action, notamment politiques"*[26]*.* Elle identifiait de fait une certaine diversité dans les voies du développement où les performances variaient en fonction des indicateurs considérés, les uns privilégiant l'économie, les autres, le social.

Si la modernité eut pour principal objectif jusque dans les années septante de favoriser le bien-être, l'attrait pour le profit s'emballa à la fin années quatre-vingts, avec l'émergence de la mondialisation et l'extension d'une société de consommation basée sur le modèle américain. Alors que les Néo-libéraux exultaient et que le Bloc socialiste s'effondrait, toute la société industrielle s'enferra dans la recherche de la satisfaction des besoins. Mais *"cette course-poursuite est par hypothèse sans fin, d'autant que dans la société moderne où les rapports sociaux sont médiatisés par les choses, ce qu'on appelle 'besoin' n'est le plus souvent qu'un désir de 'différence' exacerbé par l'idéologie individualiste et égalitaire"*[27]*.* Cette boulimie consumériste axée sur la satisfaction de désirs entretenue par la publicité allait accentuer les inégalités sociales tout en ignorant l'impact écologique. Pouvait-on dès lors la généraliser pour tous? Si sortir l'humanité de la pauvreté restait une nécessité, se traduisait-elle pour autant par l'imposition d'un mode de vie à l'américaine? Etait-ce cohérent compte tenu de la pollution et de l'exploitation des ressources que ce modèle impliquait dès lors que la planète ne pouvait supporter que l'on mobilisât plus de ressources? Alors que les multiples tentatives lancées jusqu'ici pour réduire la pauvreté ont déçu, faute d'une volonté politique forte mais aussi à cause de l'hypocrisie des nantis, certains évoquent désormais la nécessité de la décroissance; la question de la pérennité de cette forme de développement est dès lors clairement posée.

[22] BAUDRILLARD, J., "La genèse idéologique des besoins – pour une critique de l'économie politique du signe", 1972, pp. 84-85
[23] HAMMARSKJOLD, D., "Que Faire", 1975, p. 50
[24] Rapport Brundtland, p. XXII
[25] BUREAU DU PLAN, "Rapport Fédéral du développement durable, sur la voie d'un développement durable?", 1999, p. 29
[26] Idem, p. 27
[27] RIST, G., "Le développement, Histoire d'une croyance occidentale", 2001, p. 276

2.2 Délimitation du concept

2.2.1 Définition

Paradigme issu des grand-messes onusiennes, le 'développement durable' fait aujourd'hui partie du langage courant, chacun reconnaissant la nécessité d'agir à la fois pour la sauvegarde de notre environnement et pour la réduction de la pauvreté. Malheureusement, quand il s'agit de l'appliquer, les recommandations se contredisent. Les contours d'un concept, flous, permettent à chacun une interprétation au service de ses intérêts particuliers, au risque de le vider de sa substance. Les économistes refusent ainsi de remettre en cause le principe de croissance économique et évoquent un volume de production 'supportable par l'écosystème', tandis que les écologistes donnent à la préservation de la planète la priorité sur le maintien des niveaux de vie. Toute la difficulté du développement durable réside dans la réconciliation de ces deux points de vue antagonistes. Mais il convient avant toutes choses de baliser la route, plus de deux cents définitions ayant été répertoriées[28].

Sa formulation résulte de la réflexion d'une commission commanditée par l'ONU et dirigée par l'ancien premier ministre de Norvège, Madame Brundtland en 1987. Elle visait deux objectifs simultanés: hâter le développement de ceux qui n'avait pas encore accès à des conditions de vie décentes, tout en évitant l'exploitation de tiers et assurer la durabilité environnementale de l'activité humaine. Ces notions n'étaient pas neuves mais elles étaient associées pour la première fois dans un même cadre. Les limites de ce dernier étant essentiellement technologiques et institutionnelles, et donc du ressort de l'homme; la pleine responsabilité de celui-ci était donc engagée.

Le rapport publié l'année suivante sous le titre *"Notre avenir à tous"*[29] se présentait plus comme un processus de réflexion que comme un programme élaboré. Comme les activités économiques et industrielles étaient à la source de la dégradation environnementale, la Commission partait du principe que lutter contre celle-ci restait le meilleur moyen de permettre aux plus défavorisés de sortir de la pauvreté en postulant que: *"le genre humain a parfaitement les moyens d'assurer un développement durable, de répondre aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations à venir de satisfaire les leurs. La notion implique des limites […] qui ne sont pas absolues mais celles qu'impose l'état actuel de nos technologies et de l'organisation sociale ainsi que de la capacité de la biosphère de supporter les effets de l'activité humaine. […] La Commission estime que la pauvreté n'est pas une fatalité. Or la misère est un mal en soi, et le développement durable signifie la satisfaction des besoins élémentaires de tous, et pour chacun, la possibilité d'aspirer à une vie meilleure".*[30] Le rapport visait donc l'équité sociale intergénérationnelle, en opposant l'efficacité économique à l'efficacité environnementale. Car cette dernière, suivant la définition de l'OCDE de 1997, reste une *"stratégie de gestion fondée sur des mesures d'entrées-sorties quantitatives qui s'efforce d'optimiser la productivité des intrants énergétiques et matériels afin de diminuer la quantité des ressources consommées ainsi que la pollution ou les déchets engendrés par unité produite, de réduire les coûts et de créer un avantage concurrentiel."* On le voit, foin d'une rhétorique écologiste naïve, nous sommes dans le vif d'un discours économique.

Alors que l'économiste H. Daly entrevoyait le développement durable comme une amélioration sociale progressive sans croissance au-delà de la capacité écologique[31], une définition plus fonctionnelle du concept fut proposée en ces termes: *"il s'agit de changements socio-économiques positifs qui ne mettent pas en danger les systèmes écologiques et sociaux dont les sociétés sont dépendantes. Sa mise en œuvre nécessite des politiques intégrées en termes de planification tant territoriale que socio-économique. Sa viabilité dépend du support des populations au travers des gouvernements, des institutions sociales et des acteurs économiques privés"*[32]. Rhétorique certes ambitieuse face à la réalité d'un monde animé essentiellement par des intérêts économiques à court terme, mais avertissement salutaire plaçant la société face à ses responsabilités. La définition de 'l'International Council of Local Environmental Initiative' (ICLEI) mérite aussi d'être rapportée, pour lui, *"le développement durable est celui qui délivre à tous les services environnementaux, sociaux et économiques sans porter atteinte à la viabilité des systèmes naturels, construits et sociaux desquels ces services dépendent".*[33] Il s'agit donc d'un processus dans lequel l'exploitation des ressources, l'orientation des investissements et des

[28] BURTON, E. et al. "The compact city and urban sustainability: conflicts and complexities", 1996, p. 233
[29] COMMISSION MONDIALE SUR L'ENVIRONNEMENT, "Notre avenir à tous", 1988, p. 5
[30] Idem, p. 10
[31] HERMAN, D., "Beyond Growth: The Economics of Sustainable Development", 1996
[32] REES, W., E., "A role for environmental assessment in achieving sustainable development", 1988, p. 279
[33] BURTON, E. et al. "The compact city and urban sustainability: conflicts and complexities", 1996, p. 233

technologies de développement autant que les changements institutionnels restent cohérents avec les besoins et capacités environnementales actuelles et futures.

Le principe d'une croissance économique, pourtant identifiée par certains comme source du problème environnemental, n'était donc pas remis en cause, car on escomptait des changements comportementaux et des adaptations technologiques qui suffiraient à endiguer la détérioration mondiale[34] de l'écosystème. Mais comment rendre compatible croissance infinie et planète, par définition finie? Comment par exemple préserver des barils de pétrole pour les consommateurs de demain alors que la société contemporaine doit en brûler toujours plus pour fonctionner? Pourrait-on de même interdire au Chinois d'aujourd'hui de consommer plus afin d'accorder cette faculté à l'Américain de demain? Certes non! Quant à la réponse du 'marché' de prétendre que le prix régulera la demande ou que l'augmentation du prix de l'énergie rendra, demain, les technologies propres plus abordables, elle n'interdit pas que le carbone emprisonné depuis des millénaires continue d'être libéré avec les risques que l'on sait alors que la globalisation dilue la prise de conscience écologique d'un consommateur-pollueur qui ne se rend pas compte de sa participation à l'épuisement des ressources et à l'accumulation de déchets en d'autres lieux de la planète. La mondialisation s'opposerait donc bien à un type d'économie endogène souhaitable pour le développement durable et au sein de laquelle les hommes seraient naturellement sensibilisés à l'impact de leurs actions sur la nature environnante. La cause du développement durable ne serait-elle donc pas assez pertinente pour imposer les mesures appelées par la fragilité de l'écosystème? La fermeté est-elle possible dans des instances internationales par définition soumises au principe du compromis? L'exemple des obstacles rencontrés pour imposer le respect des restrictions du Protocole de Kyoto illustre la difficulté d'une approche coercitive. Qui dès lors, dans un monde devenu globalisé, pourrait imposer la renonciation aux acquis de la révolution industrielle? Et quelle alternative acceptable avons-nous à proposer en échange?

Les points de vue sont dès lors partagés entre des pessimistes qui soulignent l'impératif d'un changement des fondements de la société contemporaine au risque de conséquences catastrophiques[35], et les optimistes qui assurent que la technologie pourrait réduire les effets nuisibles de la production et du consumérisme[36]. Un clivage opère aujourd'hui entre les écologistes qui prônent un rééquilibrage plus harmonieux entre l'espèce humaine et son environnement en priorité sur tout le reste et les technocrates pour qui notre civilisation devrait pouvoir s'accommoder des nécessités environnementales grâce au progrès technique.

Le développement durable met aussi en avant les interrelations entre les pays industrialisés et le restant du monde. Il incite à une prise de conscience des premiers afin que soient dégagées les ressources pour aider les autres. Des scientifiques aspirent ainsi à une réduction des niveaux de production des pays riches afin qu'ils se limitent à couvrir les besoins réels de leurs populations et non plus à assouvir des désirs inventés par les sirènes de la publicité alors que les besoins fondamentaux des autres pays ne sont pas rencontrés. Bien que la question pratique d'un tel transfert de richesses ne soit pas résolue, le développement durable veut cependant dépasser le seul aspect de l'économie en évoquant une éthique et une philosophie nouvelles pour changer les choses.

Ainsi ne remet-il donc pas en cause les fondements de la société industrielle devenue consumériste mais s'attache à intégrer l'ensemble des facteurs économiques, sociaux ou environnementaux dans l'équation. Il s'agit donc d'une synthèse cohérente entre des forces antagonistes en constante mutation, exercice certes difficile à réaliser et encore plus à maintenir! Chaque volet du triptyque doit donc non seulement être supportable en soi mais de plus, il ne peut porter préjudice aux deux autres; un équilibre par essence précaire et dynamique, où des mesures d'ajustement constant seront requises face aux impulsions incessantes dans les trois domaines. Dans le champ économique, il s'agira d'assurer une croissance durable, de veiller au juste partage des richesses comme à l'efficacité tant des investissements que des ressources. En écologie, l'objectif sera d'assurer la préservation et l'intégrité des écosystèmes, des ressources et du climat. Enfin, dans la sphère sociale, seront visées l'équité, la mobilité et la cohésion des groupes comme d'ailleurs la participation de l'ensemble de la société dans les processus décisionnels ou la préservation des identités culturelles[37], sans omettre bien sûr, la répartition équitable des revenus, l'accès à des emplois, aux ressources et services sociaux[38]. Ces objectifs devraient être atteints en s'appuyant sur des bases institutionnelles participatives où seraient encouragés plutôt la collaboration et le consensus que l'exacerbation des conflits. Mais la mise en place de tels mécanismes dépend à la fois des modes de fonctionnement desdites sociétés, de particularités

[34] GEORGESCU-ROEGEN, N., "La décroissance. Entropie, écologie, économie", 1995, p. 256
[35] GIDDENS, A., "The Consequences of Modernity", 1990
[36] SAGOFF, M., "Price, principle, and the environment", 2004
[37] KONING, J., "Social sustainability in a globalizing world: context, theory and methodology explored", 2001, p. 68
[38] SACHS, I., "Social sustainability and whole development: exploring the dimensions of sustainable…", 1999, pp. 32-33

locales et des politiques nationales et internationales. Il ne peut donc s'agir que d'une approche pragmatique de préférence à une attitude dogmatique. Non pas proclamer haut et fort des changements radicaux mais les suggérer en renvoyant chacun à ses responsabilités[39]. A défaut d'une base idéologique plus solide et face à la nécessité d'agir, le développement durable demeure à nos yeux, la seule voie pour rencontrer les défis auxquels nous sommes confrontés.

2.2.2 L'évolution des préceptes onusiens

Suivant les recommandations du rapport Brundtland, une conférence internationale fut organisée en 1992 à Rio. Elle marqua une étape importante car les problèmes environnementaux y étaient pour la première fois considérés globalement alors que les effets néfastes des activités humaines étaient reconnus. Elle déboucha sur une série de documents dont la *Déclaration de Rio* – texte composé de vingt-sept principes conférant à chaque État le droit d'exploiter ses ressources naturelles mais lui imposant aussi le devoir de changer ses modes de consommation – la *Convention sur le Changement Climatique* relative à l'effet de serre et, enfin, le *Plan d'Action pour le 21ème siècle* ou *Agenda 21.* Ce dernier, avait pour but d'appliquer l'adage développé durant la Conférence: *"penser globalement, agir localement"*. Il décline en quarante chapitres les actions locales nécessaires au développement durable, dont chaque État signataire s'engage de façon non contraignante à en mettre en œuvre un certain nombre. Dans ce cadre, la Belgique créa, en 1997, le Conseil Fédéral du Développement Durable dont un rapport élaboré deux ans après sa création synthétise et clarifie l'ensemble des vingt-sept propositions de la Conférence, tout en jetant des passerelles entre les principes du développement durable et les actions politiques destinées à leur mise en œuvre.

La Conférence encouragea la participation la plus large possible du public et des grands groupes sociaux à la réalisation des objectifs ambitieux qu'elle s'était fixée, bien que le poids de la responsabilité revînt aux gouvernements. Ayant pris conscience du capital de connaissance du terrain dont étaient dépositaires les communautés locales, elle tenta, au travers de l'Agenda 21, d'introduire celles-ci dans le débat. Ainsi leur fut-il demandé d'identifier les problèmes environnementaux majeurs de leurs régions respectives et de définir les objectifs pour les rencontrer. Ledit agenda décrivait encore, en fonction de quatre thématiques, les objectifs, actions et moyens à définir localement à savoir: promotion des dimensions sociales et économiques, conservation et gestion des ressources, renforcement du rôle des principaux groupes et moyens d'exécution. L'exercice devait permettre la rédaction d'agendas locaux ainsi que des plans d'action, spécifiques à chaque contexte, qui devaient être élaborés par le truchement d'une consultation entre autorités locales, citoyens et groupes d'acteurs clefs[40]. Ils s'inscrivaient bien dans un processus dynamique de débat et d'évaluation continue pour permettre d'éventuelles corrections au cours de leur mise en œuvre. Il s'agissait donc d'un cadre de réflexion et d'élaboration de stratégies locales, non pas d'un catalogue de solutions.

En 2002 un peu plus de six mille quatre cents villes avaient édité un tel plan, dont 82,5% situées en Europe et 10,2% seulement en Asie[41]; preuve que si les paradigmes développés par les Nations Unies animent les réflexions au niveau des politiques du développement, elles restent peu appliquées dans les pays du Sud[42]. Pour certains commentateurs, dont l'architecte pakistanais A. Hasan, cette désaffection des pays moins industrialisés s'explique par l'étendue, la complexité ou le caractère vague de l'Agenda 21. Selon lui, les autorités locales étaient tellement saturées de concepts, agendas et résolutions, tous produits d'instances internationales fécondes, qu'aucun d'eux ne régla ses problèmes concrets[43]. Pour d'autres, la méthode était ignorée par les villes du Sud car trop 'environnementaliste', où la complémentarité entre réduction de la pauvreté avec protection de l'environnement n'était pas clairement perçue. Une dernière explication de cet engouement au Nord face au désintérêt du Sud se basait sur le constat de rapports plus équilibrés entre les différents acteurs dans les pays occidentaux, à l'opposé d'autres régions du monde, faute d'espace d'interaction et d'échange. Constat qui suggère le renforcement du dialogue entre société civile et gouvernement, d'une part, et la promotion des capacités des groupes les plus faibles dans les pays du Sud, d'autre part.

Par la suite, d'autres Conventions furent rédigées, dont le Protocole de Kyoto, déjà mentionné plus haut, signé en 1997 par la plupart des pays industrialisés, à l'exception notable des USA et de l'Australie. Un changement de gouvernement a conduit celle-ci à réviser sa position fin 2007. Il avait rappelons-le, pour

[39] HEALEY, P., "Collaborative Planning, Shaping Places in fragmented Societies", 1997, p.153
[40] COENEN, F., "Explaining the potential role of LA 21 processes as a participatory planning reform", 2001
[41] PAREDIS, E., "Measuring progress towards sustainability", 2002, p. 2
[42] HASAN, A., "Local Agenda 21 in the Asian context", 2002, pp. 47-48
[43] City Development Strategy, Cities Alliance, Healthy Cities Programme, Habitat Agenda, LA-21, Sustainable Live hood Programme, Urban Development and Governance Programme (UNESCO), Private-Public Partnership for the Urban Environment (UNDP)…

objectif la réduction des émissions de gaz à effets de serre. Les signataires s'engageaient à une réduction moyenne de 5,2% de leurs émissions, au niveau de 1990; l'EU s'engageant, elle, à une réduction de 8%. Ces objectifs, pourtant modestes, ne devraient cependant pas être atteints par tous les signataires alors que selon 'l'Intergouvernemental Panel on Climate Change' (IPCC), les réductions mériteraient d'être de 65% pour être efficaces[44].

La même année fut organisée la Conférence de New York, appelée Rio+5. Outre la confirmation de l'intérêt des gouvernements en faveur du développement durable, elle révéla que peu des engagements pris à Rio s'étaient concrétisés. Le seul progrès enregistré fut l'attachement plus appuyé des participants au principe des droits de l'homme et la mise en place du concept 'd'efficacité écologique'. La Conférence Rio+10 de Johannesburg de 2002 ne fut guère plus enthousiasmante. Les participants ne purent, une nouvelle fois, que constater la faiblesse des progrès réalisés alors que l'environnement s'était fortement détérioré depuis 1992. Ainsi des émissions de carbone augmentées de quatre cents millions de tonnes, de la proportion importante des barrières de corail en danger, passée de 10 à 27%[45]– un indicateur fidèle de la qualité de l'eau de mer –, alors que les estimations quant à la perte de forêts sur la même période variaient entre 2,2% pour le PAM et 19% pour le IRM[46]. Si le nombre de personnes, de part le monde, vivant en dessous des critères de pauvreté était resté stable en dépit de la croissance démographique, dans le même temps l'économie mondiale avait crû de plus de dix trillions de dollars! Une meilleure redistribution des richesses était restée une l'utopie et donc, l'équilibre entre les trois sphères du développement durable, loin d'être atteint. Toutefois, parmi des avancées significatives de la Conférence, citons la position privilégiée réservée à l'Afrique dans la lutte contre la pauvreté et l'accent mis sur l'amélioration des conditions de vie dans les bidonvilles.

En dehors de ces conférences, les Nations Unies ont élaboré d'autres concepts se rapportant de près ou de loin à l'urbanisme ou à la réduction de la pauvreté. Mais s'ils ne se contredisent pas, ils ne se renforcent pas non plus. Déjà à la Conférence de Habitat I[47] de Vancouver, en 1976, l'attention avait été focalisée sur l'expansion rapide des villes et des problèmes concomitants tels que le manque de logements, le développement des bidonvilles et la carence en infrastructures. Le succès médiocre des nouveaux concepts développés fin des années soixante – terrains viabilisés, réhabilitation des quartiers précaires, adoption de standards adaptés…– stigmatisait leur incapacité à faire face à l'ampleur des enjeux et tempéra pour le moins l'optimisme engendré à leur égard, notamment lors de la Conférence de Habitat II, organisée vingt ans plus tard à Istanbul; d'autant plus que ces solutions n'abordaient pas fondamentalement la question de la qualité ou la nature spatiale urbaine.

Si la première Conférence avait tenu les établissements humains pour responsables de beaucoup de problèmes environnementaux, la seconde se pencha sur le chapitre 7 de la Déclaration de Rio, axé sur l'aménagement du territoire, et tenta d'entrer plus dans la notion d'habitat, trop succinctement abordée dans l'Agenda 21. Elle reprit donc les principes de la première Conférence et déboucha sur un consensus érigeant 'le logement adéquat' en droit pour l'humanité. Ce vocable renvoie à une structure de logement stable et durable, équipé d'un niveau d'éclairage, de ventilation ou de chauffage approprié, desservi par des infrastructures de base suffisantes, garantissant un minimum d'espace et une intimité suffisante; de plus accessibilité, sécurité optimale et garantie conférée par un droit foncier dans un environnement approprié et sain en sont d'autres critères, sans oublier l'accès au travail et aux équipements de base; le tout rendu disponible à un coût abordable[48]. Cette vaste ambition fut inscrite dans une politique globale de gestion de la ville suggérant, entre autres, la mise en œuvre de réseaux d'infrastructure intégrés, une politique cohérente de transport, la promotion d'une production durable de l'industrie, l'édification et la valorisation des ressources humaines… Outre cette énumération pourtant exhaustive, le lien avec certains défis particuliers y fut mis en exergue tels l'exclusion sociale, la pauvreté, l'égalité entre les genres, et la gouvernance.

Ainsi, Habitat II, faute de propositions concrètes devant mener à la construction de logements, se cantonna dans les généralités à consonance politique, économique et sociale. Son discours évoquait le droit d'accès au sol pour les plus démunis en pointant du doigt la spéculation mais sans réellement remettre en cause les mécanismes économiques néo-libéraux qui étaient à son origine. En outre, ce catalogue de bonnes intentions omit de tenir compte de la dimension spatiale de la ville, à la fois comme ressource et comme support du développement urbain, alors qu'elle était vécue comme un atout gaspillé au profit des soucis mercantiles des uns ou de la seule nécessité de trouver un abri pour les autres. La Conférence avait évoqué la dimension écologique que devait prendre la ville mais sans

[44] TELLO, E., "Changing course? Principles and tools for local sustainability", 2004, p. 233-239
[45] REDCLIFT, M., "Protecting and Managing the natural resource base", 2002
[46] IRM: Institut des Ressources Mondiales
[47] Habitat est un programme des Nations Unies dont le but est d'étudier et d'améliorer les conditions des établissements humains.
[48] The Habitat Agenda, Paragraph 60

prendre en compte la qualité intrinsèque des espaces urbains, fruit de l'aménagement progressif assuré par les générations passées qui avaient contribué à sa structuration et à l'expression culturelle d'un lieu donné. Elle n'avait ainsi pas pénétré en profondeur les atouts et les faiblesses, les opportunités et les défis, des structures spatiales existantes comme moyen pour atteindre une plus grande durabilité urbaine.

Devant la faiblesse des résultats acquis sur le terrain, la Conférence de 2000 de New York, axée sur la coopération au développement, élabora un nouveau mot d'ordre, celui des 'Objectifs du Millénaire' avec pour intention de fixer des objectifs quantifiables et précis sur une série de questions importantes. Quarante-quatre indicateurs furent identifiés dont l'objectif premier était l'éradication de la pauvreté et de la faim. La cible 11 de l'Objectif 7 se proposait par exemple d'améliorer les conditions de vie d'au moins cent millions de gens vivant dans les bidonvilles, d'ici à 2020. Objectif ambitieux apparemment mais aussi relatif lorsque l'on sait qu'il ne prévoyait de résoudre les problèmes que de 10% de la population planétaire vivant dans ces quartiers. Les bailleurs et les pays partenaires étaient appelés à harmoniser leurs interventions pour atteindre ces objectifs. La Déclaration de Paris rédigée en 2005 avait, elle, pour vocation de contraindre ces deux acteurs à coordonner leurs efforts afin de rendre leur action plus efficace. Ces deux dernières conférences ont débouché sur un nouveau paradigme de l'aide où les pays donateurs, rompant avec les mauvaises habitudes du passé, devaient veiller désormais à l'harmonisation, l'alignement, le partenariat et l'appropriation nationale de leur aide afin de concourir à la réduction de la pauvreté. Mais il était basé plus sur les modalités et les instruments à mettre en œuvre que sur la méthode dont les interventions devaient être pratiquées[49].

Globalement, ces conférences paraissent manquer de pragmatisme, ne fournissant pas les clefs pour une application concrète des concepts élaborés, au risque d'accroître le décalage entre définition des politiques de développement et mise en œuvre de celles-ci, *"ces accords globaux étant malheureusement de l'ordre de l'intention plutôt que du résultat"*[50]. Il était rarement fait mention des spécificités locales des établissements humains concernés ainsi que des liens entre écologie, sociologie, économie, identité et forme urbaine et, moins encore, de la structure et de la qualité tant organisationnelle que morphologique des espaces. Et pourtant, les rapports entre réceptacle naturel et héritage culturel d'un lieu donné, cohérence spatiale et recherches de typologies appropriées non seulement économiquement mais aussi socialement et culturellement, sont importants dans l'élaboration d'un développement urbain durable.

2.3 Les outils de mise en œuvre

2.3.1 Agenda vert versus brun

Le discours même imparfait, incomplet et peut-être idéaliste du Sommet de Rio reste donc, pour la plupart, la seule voie disponible qui soit tolérée par le capital pour aboutir à des solutions face aux dégradations environnementales et aux distorsions de plus en plus fortes entre riches et pauvres. Pour y parvenir, la voie du développement durable est déclinée suivant deux types de chantiers. Le premier, 'l'Agenda vert' traite des problèmes environnementaux globaux, du réchauffement de la planète, du trou de la couche d'ozone, de la déforestation, de la perte de la biodiversité ou de l'épuisement des ressources naturelles. Le second, 'L'Agenda brun', embrasse les problèmes de pauvreté et de dégradation des environnements urbains suite au manque d'infrastructures de base et des conditions de logement des couches les plus défavorisées[51]. Si le premier a retenu plus particulièrement l'attention des citoyens et des organisations du Nord qui le mirent au centre du débat de la conférence de Rio[52], les pays du Sud estimèrent plus urgent de traiter l'autre, jugeant qu'il n'était pas possible de prendre en considération la préservation de l'écosystème planétaire sans résoudre au préalable les problèmes de pauvreté, tout en se gardant d'insister sur l'inégalité observée au sein de leurs propres sociétés[53].

Une telle discrimination était-elle productive? Les fortes pollutions rencontrées dans les villes en conséquence des fortes densités de population, de l'industrialisation, des carences en infrastructure ou du parc motorisé, mettent directement sous pression les ressources naturelles et les écosystèmes de ces villes et de toute leur région. Traiter de ces questions relatives à l'Agenda brun, permet par ricochet de toucher celles relatives à l'agenda vert. Mais les efforts consentis pour réduire les effets les plus

[49] RENARD, R., "The cracks in the new aid paradigm", 2006, p. 21
[50] REDCLIFT, M., "Protecting and Managing the natural resource base", 2002
[51] WAKELY, P., et al. "Sustainable urban development", 2002, p. 60
[52] MCCARNEY, P., "Four approaches to the environment of cities", 1995, p. 19
[53] DI PACE, M. et al., "Latin America" 1992, pp. 205-28.

flagrants de la pauvreté s'inscrivent rarement dans une vision globale embrassant les éléments relatifs à l'Agenda vert. Accroître la qualité de vie en milieu urbain se traduit souvent en un nombre de mètres carrés habitables supplémentaires, l'augmentation des consommations d'eau, d'énergie et de ressources non renouvelables et donc de déchets, sans que des effets induits en découlent nécessairement au profit de l'environnement. Une politique plus cohérente devrait donc être mise en oeuvre, au besoin au prix de l'abolition de cette distinction, somme toute superflue, entre les deux Agendas. Pauvreté urbaine et préservation des écosystèmes devraient donc être pensées de façon concomitante et intégrée.

2.3.2 Les cinq principes du développement durable

Afin de favoriser une approche holistique, le Rapport du Bureau Fédéral du Plan tenta de clarifier le concept du développement durable en le structurant suivant cinq principes: la conscience planétaire ou responsabilité commune et différenciée, la vision à long terme ou équité intra- et intergénérationnelle, l'intégration des composantes, le principe de précaution eu égard à la prise en compte des incertitudes scientifiques et, enfin, l'approche participative et responsable à travers l'accès à l'information et à la prise des décisions. Le rapport y ajouta le concept spécifique du pollueur -payeur que nous laisserons ici de coté. En vertu de ces notions, le développement durable est a priori endogène, dès lors qu'il s'appuie sur les ressources locales pour limiter son empreinte écologique, et intégré, dans le sens où il couvre simultanément les aspects environnementaux, économiques, sociologiques et institutionnels. Par souci d'équité il fait de la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale une priorité. Une analyse détaillée de ces différents principes nous permettra de définir quels éléments permettent de guider l'architecture et l'urbanisme vers une plus grande durabilité.

La conscience planétaire ou la responsabilité commune mais différenciée

Ce premier principe est la reconnaissance explicite de la dimension universelle du problème. En effet, les dimensions sociales et environnementales auxquelles le développement durable cherche à apporter des solutions imposent une action conjointe de tous les niveaux concernés: individuel, régional, national et international. Les actions locales doivent donc tenir compte des interdépendances planétaires et s'intégrer dans une action globale concertée. Pour ce faire, ces différents échelons doivent travailler de concert, à charge des États d'en coordonner les actions. La responsabilité commune sous-entend une prise de conscience des divers enjeux par des acteurs soucieux de les traduire en actes concrets selon les moyens de chacun. Les pays industrialisés ont en ce sens une responsabilité historique qui les oblige à établir en premier des schémas de consommation compatibles avec la préservation du milieu.

Une coopération tous azimuts entre l'ensemble des acteurs est revendiquée ici. Elle renvoie aux notions de participation et de gouvernance, dont la première sera explicitée plus loin. La seconde appelle une 'bonne gouvernance', notion qui se rapporte, d'une part, à la capacité des institutions publiques à réaliser et appliquer des politiques qui servent leur population et leur pays au sens large et, d'autre part, à la responsabilisation politique et financière des autorités devant leurs citoyens; ce qui implique l'intervention d'une société civile apte à critiquer et analyser les actes de ses gouvernants[54]. Elle sous-entend, selon la Banque Mondiale, l'inclusion de tous les groupes de la société civile pour définir et atteindre des buts communs et l'obligation de l'autorité à rendre des comptes et à accepter le contrôle[55]. Elle appelle à une révision de la manière dont un gouvernement opère, afin qu'il soit plus performant dans son offre de services de qualité à ses administrés, et dans son devoir de dialogue avec eux; lequel paraît indispensable pour atteindre le premier objectif. Comment en effet contraindre une administration à la performance si elle ne doit pas d'une manière ou l'autre rendre des comptes? Ce qui implique que les citoyens doivent jouer un plus grand rôle dans la gestion de la ville. Cette condition ne pourra être rencontrée que dans un l'État de droit à même de sanctionner les dérives. Dès lors, beaucoup de réformes institutionnelles ont aujourd'hui pour vocation de transformer les institutions, de les rendre hybrides et plus ouvertes, en vertu du principe que chaque citoyen a le droit de s'approprier la ville et de participer à sa gestion[56]. Mais un tel droit appelle à de nouveaux devoirs. Seules, les nouvelles technologies ou l'action gouvernementale ne suffiront pas à répondre à l'objectif de la durabilité, chacun à son niveau doit changer ses comportements et sa manière de consommer. Une solution passerait donc par l'action conjointe de la société[57].

Face aux promoteurs de la participation et de la dérégulation, le rôle de l'Autorité est mis en cause, il mérite donc d'être développé quelque peu. Selon certains observateurs, après l'économie, la qualité des

[54] KERKVLIET, B., J., T., "Grappling with organisations and the State in contemporary Vietnam", 2003, p1-24
[55] Idem, p. 17
[56] CORNWALL, A., "Spaces for transformation: reflections on issues of power and differences in participation…", 2004, p. 82
[57] TELLO, E., "Changing course? Principles and tools for local sustainability", 2004, p. 232

gouvernements tant locaux que municipaux constitue la garantie du succès de la politique de la ville[58]. Il apparaît dès lors aux yeux de beaucoup que la privatisation défendue par les néo-libéraux ne soit pas la panacée face aux déficiences de l'État. Ces vagues de privatisation qui déferlèrent durant les années nonante ont mis en avant les propres limites du marché, plus soucieux de rentabilité que de qualité des services offerts. L'importance de l'action gouvernementale disposant des moyens requis et du rôle crucial du vecteur social dans la production, la gestion et la maintenance du logement est ainsi devenue évidente pour beaucoup[59]. L'acteur public a dans ce domaine un rôle de facilitateur et de guide indéniable. Il ne s'agit donc pas d'avoir moins d'État mais une autre forme d'intervention de celui-ci, pour qu'il soit moins prestataire de services que coordonnateur et garant des intérêts de la collectivité face aux lobbies de tout ordre. A l'Autorité d'assurer, par exemple, la cohérence spatiale de la ville et de sa région grâce à une planification cohérente en vue d'atteindre l'objectif du développement durable.

Le principe de responsabilité commune mais différenciée, nous rappelle aussi que les disciplines architecturale et urbaine concernent tant les administrations en charge que les prestataires dans ces matières, non seulement vis-à-vis de leurs commanditaires mais aussi vis-à-vis de l'ensemble de la société.

La vision à long terme ou l'équité intra- et intergénérationnelle

SI l'équité entre les personnes d'un même milieu paraît déjà relever de l'utopie, il s'agirait pourtant d'étendre son principe tant géographiquement que temporellement; la responsabilité ne se limite pas à nos contemporains mais concerne aussi les générations futures. L'équité doit donc être intergénérationnelle et s'étendre à toutes les couches sociales, se rapprochant ainsi des principes de responsabilité universelle et d'interdépendance, si chers au bouddhisme. Mais leur application aussi noble soit-elle à un regard philosophique, risque de s'apparenter à de la haute voltige dès lors que la nécessité de nourrir les populations d'aujourd'hui peut conduire à l'épuisement des réserves nécessaires aux populations de demain. Les interventions doivent dès lors trouver un équilibre en fonction de projections à long terme, de leurs conséquences environnementales, sociales et économiques. Concrètement, il s'agit de veiller à réduire la pollution, économiser les ressources, l'énergie et la terre arable dans l'intérêt des générations futures.

Les différentes époques s'entremêlent à l'échelle de la ville; celle-ci doit donc rester *"une matrice de recyclage des lieux, des usages, des identités"*[60]*.* Il est question ici de mise en valeur du patrimoine et de régénération des espaces, de préservation des anciennes structures et leur adaptation aux besoins d'aujourd'hui. En d'autres termes, les friches urbaines et l'espace public doivent être régénérés pour en assurer le meilleur usage possible mais aussi pour préserver l'héritage des générations passées, entretenir et transmettre aux générations futures la culture et l'identité du lieu, tout en les adaptant aux besoins. Ce principe suggère aussi que par souci de rentabilité et d'économie de moyens, le cadre bâti soit flexible dans le temps et s'adapte aux demandes nouvelles. La démarche ne s'inscrit pas dans une optique défensive du patrimoine, mais plutôt dans une approche harmonieuse des logiques propres aux systèmes socio-économique et écologique.

L'intégration des composantes

Les composantes sociales, environnementales et économiques sont trois aspects d'une même réalité. Elles doivent connaître des évolutions cohérentes et compatibles, alors qu'en pratique, elles sont abordées ou traitées de façon cloisonnée par des agences aux objectifs souvent antagonistes ou simplement ignorantes des intérêts d'une autre. Ce constat ne rend pas aisée la mise en place d'une approche holistique, d'autant plus qu'il est suggéré ici que la dimension spatiale soit ajoutée. Mais comment établir autrement un équilibre entre ces composantes dans un espace-temps dynamique, si ces forces, en constant mouvement, restent contradictoires? Il s'agirait d'une gageure où l'objectif de l'exercice serait de définir les actions à prendre dans un secteur tout en veillant à ce qu'elles restent les moins dommageables pour les autres, en inscrivant l'ensemble de la démarche dans une perspective à long terme. Plus question ici de concurrence mais d'interaction coordonnée et cohérente afin que l'action entreprise devienne bénéfique pour le plus grand nombre et, ce, dans tous les domaines.

La ville durable serait de ce fait à l'opposé de la ville monofonctionnelle fragmentée et spécialisée, axée sur le transport individuel et la ségrégation tant spatiale que sociale. Il s'agirait donc de réinventer sa relation avec ses habitants et sa région, de revoir sa densité et son fonctionnement afin de contrecarrer la dilution et ses effets pervers sur son territoire. Ceci passe aussi par une polyvalence accrue des espaces tant urbains qu'intérieurs afin de mieux amortir leur coût et faciliter les rapports sociaux, veillant

[58] *The Economist*, "Failure at the top", A Special Report on Cities, May 5th, 2007, p. 11
[59] WAKELY, P., et al. "Sustainable Urban Development", 2002, p. 108
[60] DE MYTTENAERE, K., DEPREZ, B., "Réflexions sur les fondements d'une architecture durable", 2004, p. 3

ainsi à limiter les effets négatifs d'une activité sur une autre. L'espace public devrait pouvoir être réapproprié et les équipements et infrastructures conçus pour différents usages et temps.

Le principe de précaution devant la reconnaissance des incertitudes scientifiques

Les approches transdisciplinaires augmentent en général l'incertitude scientifique, elles appellent donc à la prudence. Ce principe de précaution s'efforce de limiter les risques avérés ou hypothétiques. Sachant que le niveau d'incertitude croît avec l'échelle spatio-temporelle considérée, il importe de définir celle-ci correctement pour ne pas paralyser l'action. Une étude des impacts environnementaux et sociaux fouillée est donc requise afin d'établir les niveaux de risques suivant une variété de perspectives. De telles enquêtes doivent, selon le Bureau du Plan, rester entre les mains des scientifiques, mieux à même d'en maîtriser l'impartialité; aux politiques, ensuite, en concertation avec l'ensemble des acteurs, à prendre les décisions en toute connaissance de cause. Mais science et certitude ne sont pas synonymes. Vigilance, esprit critique et contrôle démocratique restent de mise afin d'éviter les abus des technocrates. L'information de la société et des décideurs est donc requise afin d'aiguiser leur clairvoyance de sorte que leurs décisions aillent dans le sens de la prévention et de l'intérêt général, tout en évitant des dommages irréversibles ou l'inaction. Exercice d'autant plus périlleux que des décisions dans divers secteurs doivent parfois être prises simultanément sans que leurs interconnections et impacts puissent être pleinement mesurés. Une évaluation continue est donc requise afin d'adapter les décisions à l'évolution des résultats au même titre que la responsabilité devra être partagée entre décideurs.

En ce qui concerne le bâti, ce principe implique l'emploi de matériaux sains et naturels plutôt que manufacturés dont les conséquences pour la santé et l'environnement ne sont pas encore connues, mais aussi la limitation en consommation énergétique et en risques socio-économiques induits par les projets. Il s'agit aussi de respecter la logique du site par l'emploi de principes constructifs adaptés à la qualité des sols, à la topographie et au climat en les inscrivant dans la continuité des typologies existantes. En termes d'aménagement du territoire, il implique l'abandon de la prépondérance du routier sur tout autre mode de transport et la gestion raisonnée des activités les plus polluantes en limitant leur impact sur les écosystèmes et la santé publique.

L'approche participative

La participation est à l'agenda depuis les années soixante suite aux mouvements sociaux tels le féminisme ou la contestation estudiantine qui ont contribué à la remise en question du modèle patriarcal de la société. Il s'est exprimé par la lutte pour le droit à la différence, à l'accès aux besoins fondamentaux – logement, santé, éducation, travail et par-dessus tout à la parole [61]. Mais évincé par la toute-puissance du marché dans les années quatre-vingts, il ne fut remis à l'ordre du jour par la Commission Brundtland.

Un certain échec des politiques gouvernementales mises en œuvre jusqu'ici suggère que les engagements pris au niveau national ne pourront être efficaces sans une approche impliquant tous les citoyens. En effet, les choix auxquels sont confrontées nos sociétés, ne concernent pas uniquement les scientifiques ou les politiques mais la société entière. Au vu de l'interaction des actions et des échelles, l'impact de chaque individu sur l'écosystème est en effet important. Il est dès lors de la responsabilité des États de sensibiliser leurs opinions publiques à l'environnement, l'équité sociale et leurs enjeux. Les comportements tant du citoyen, du consommateur, du producteur que du décideur doivent en effet changer car le développement durable nécessite une action citoyenne à tous les niveaux ce qui, en retour, requiert l'implication de tous dans la prise de décision. En effet, comme énoncé lors de la Conférence Brundtland, puis confirmé par la Conférence Habitat II, les implantations humaines durables nécessitent la participation de toute la population et l'engagement actif des organisations issues de la société civile[62]. Ce qui suppose le renforcement institutionnel et la formation de ces organismes comme des autorités locales, notamment en matière d'encadrement du dialogue et de résolution des conflits.

La participation s'établit ainsi dans un triangle d'acteurs gouvernement, société civile et secteur privé. La société civile inclut à la fois les professionnels concernés – à commencer par le corps académique qui dispose souvent de l'indépendance intellectuelle requise – mais aussi la population représentée par les responsables des communautés et des organisations non gouvernementales afin de mettre en avant les réalités de terrain. Alors que l'intégration des représentants du marché permettra de donner à la sphère économique l'espace de parole qu'elle mérite.

[61] DOUGLASS, M., FRIEDMAN, J., "Cities for citizens", 1998, p. 2
[62] UNCHC, "The habitat agenda", 1996, p. 104

Identifier les intérêts réels d'une communauté donnée, l'aider à prendre conscience de sa propre situation et de sa capacité à l'améliorer, n'est pas une tâche aisée, eu égard au fatalisme et au manque de confiance en ses propres ressources qui la caractérisent le plus souvent. Aussi, pour qu'une réelle participation communautaire s'instaure, une éducation à la confiance en soi, à la collaboration et à la politique s'impose, facilitée par l'accès à l'information[63]. L'intérêt de la collectivité n'est pas la somme des intérêts individuels; des moyens doivent être trouvés pour le cerner; la participation ne peut donc opérer sans un sens critique de l'intérêt commun.

La participation va de pair avec la bonne gouvernance abordée plus haut. Elle est donc intimement liée au contexte politique, la liberté d'expression, l'éducation et le degré d'information des différents acteurs mais aussi à la culture locale, y compris dans son respect de l'autorité et de la hiérarchie. En effet, des processus cachés – culturels pour l'essentiel – tant dans le chef de l'autorité que des communautés, peuvent influencer l'efficacité, voire le fondement même du processus. De tels mécanismes peuvent conduire à des frustrations, des résistances, des marginalisations, voire à des prises de pouvoir de certains groupes, jusqu'aux conflits ouverts. Différentes stratégies sont nécessaires pour remédier à de telles situations.

Une étude conduite par deux chercheurs de l'université de l'Oklahoma est à cet égard éclairante[64]. Elle nous rappelle que le pouvoir n'est pas, dans l'absolu, rigide ou inamovible mais bien dynamique et multidimensionnel en fonction du contexte, des circonstances et des intérêts particuliers. Outre la dichotomie classique entre tyrannie et régime démocratique authentique, l'autorité peut s'exprimer sous diverses formes, de la domination à la collaboration. Respectant ces variantes, le rôle et les méthodes de défense des communautés doivent s'adapter. Si la forme de pouvoir la plus souvent rencontrée dans les pays tiers est autoritaire, il est souvent difficile d'y définir le mode opératoire en matière de processus décisionnel. Celui-ci peut être opaque, partiellement ouvert ou transparent. Selon les cas de figure, les méthodes pour entamer un processus de dialogue passeront de la simple information des communautés et le développement d'un esprit civique, au développement d'une politique de consensus, voire même à influer sur le processus décisionnel sous diverses formes de lobbying.

Le chapitre 28 de l'Agenda 21 donne aux gouvernements locaux le mandat de prendre les initiatives nécessaires pour coordonner le dialogue entre les citoyens, les associations locales et les entreprises privées afin de mettre en place des plans d'action. Il y est souhaité qu'ils se placent eux-mêmes dans un nouveau rôle, celui de promoteur et de coordinateur dans les processus de consultation plutôt que dans celui des décisions. Position certes délicate puisqu'elle équivaut à une perte de pouvoir alors que certaines municipalités peinent à trouver des partenaires de qualité. Des doutes subsistent quant à leur propre capacité à gérer les défis de la durabilité suite à leur degré d'éducation et de sensibilisation face aux problèmes environnementaux moins élevé qu'au niveau central. De plus, l'approche intégrée trans-sectorielle, l'évaluation continue et l'ouverture aux innovations ne sont pas inscrites dans leurs pratiques[65]. Défi supplémentaire qui fait appel à des programmes de formation.

L'évolution du concept en architecture et en urbanisme

Les villes ont été la toile de fond de la plupart des activités humaines. C'est en tout cas, là, que les civilisations se sont le mieux exprimées; en témoigne l'origine étymologique commune entre cité, civilisation et citoyenneté. Lefebvre prétend que les villes sont nécessairement publiques car espace par excellence d'interaction et d'échange[66] mais aussi lieu de compétition dans l'accès aux biens et services, à commencer par la distribution de l'espace jusqu'aux prises de décision. L'espace public est d'ailleurs le lieu privilégié où ces luttes s'expriment, d'où la nécessité pour la classe dirigeante d'en contrôler l'accès[67] alors que *"ce sont ceux qui par leurs activités quotidiennes définissent et sont définis par la ville, qui ont le droit de se l'approprier et donc ont le droit de parole"*[68].

L'implication des citoyens dans le processus décisionnel urbain a évolué depuis les années soixante à la fois en termes de définition et de contenu. L'urbanisme fut jusqu'à cette époque conduit par des professionnels, *"seuls habilités à définir les besoins des masses urbaines"*[69]. Avec la reconnaissance de l'échec du modernisme et l'émergence de mouvements prônant la défense des droits civiques en urbanisme et en architecture, elle est apparue comme une alternative à explorer[70]. Différents labels ont

[63] VENEKLASEN, L., MILLER, V., " A new weave of power, people and politics", 2002, p. 40
[64] Idem 39-41
[65] BURTON, E. et al. "The compact city and urban sustainability: conflicts and complexities", 1996, p. 242
[66] LEFEBVRE, H., "The production of space", 1991
[67] KNUDSEN, A-M, S., "Transforming space / transformative spaces, a framework for developing urban… ", 2007, p. 310
[68] PURCELL, "Citizenship and the right to the global city: re-imagining the capitalist world order", 2003, p. 577
[69] LE CORBUSIER, "La Charte d'Athènes", 1957
[70] FRIEDMAN, A., "Participatory architecture on the Parisian periphery: Lucien Kroll's Vignes Blanches", 1993, p. 50

alors été utilisés pour qualifier cette forme de conception: 'design communautaire', 'architecture sociale', 'architecture pour les gens'[71]. Mais d'aucuns de s'interroger sur la validité d'une telle approche à commencer par la possibilité de rencontre entre désirs réels des communautés et rêves d'architectes ou d'urbanistes ainsi que sur la place du design dans les communautés pauvres. La forme architecturale produite par un Lucien Kroll n'était-elle pas à cet égard une approche esthétisante de la diversité? Ne s'agissait-il pas d'une certaine forme de manipulation à inscrire dans le mouvement post-moderniste? La réponse tient d'abord dans la place que l'architecte est prêt à laisser dans le processus de conception d'un projet à la communauté et dans la définition de son propre rôle.

Arnstein fut le premier en 1969 à systématiser les différentes formes que la participation pouvait revêtir suivant huit niveaux dont l'échelle est reprise dans le tableau ci-dessous[72]. Elle est à remettre dans le contexte historique d'une époque où la voix de la société civile était simplement ignorée, voire combattue, même en Europe. Le premier stade est celui de la manipulation du terme 'participation', lorsqu'il est utilisé comme faire-valoir, derrière lequel la toute puissance de l'autorité continue d'opérer. Elle se commue ensuite en coopération symbolique qui oscille entre la simple information et l'ébauche d'une légère influence dans le chef des communautés. Vient enfin la véritable participation, stade où les communautés au travers de représentants dûment mandatés deviennent des partenaires à part entière dans le processus décisionnel. Mais ce discours oublie de préciser qu'il est parfois difficile d'ouvrir le débat aux communautés lorsqu'elles sont peu éduquées, impressionnables, faiblement organisées, ou qu'elles refusent simplement de dialoguer avec l'autorité.

Tableau 2.1 : L'échelle d'Arnstein

8	Le pouvoir du citoyen	Niveau du pouvoir citoyen
7	La délégation de pouvoir	
6	Le partenariat	
5	L'apaisement	Niveau de la coopération
4	La consultation	
3	L'information	
2	La thérapie	Niveau de la non participation
1	La manipulation	

Source: Arnstein, 1969

Une participation effective évite les dangers de la 'pensée unique', elle étend le champ des perspectives d'analyse, elle prend mieux en compte des intérêts, parfois contradictoires, de la collectivité et du client. Il s'agit d'un processus qui facilite une meilleure compréhension entre tous les acteurs impliqués. Elle est donc une sorte de formation à la pratique du dialogue et d'ouverture à l'autre[73]. Mais elle ne peut être neutre, car d'abord politique, elle doit, soit conforter le système en place, soit permettre la contestation de ce dernier.

Suivant cette logique, un auteur de projet doit, selon certains, agir comme catalyseur plutôt que comme designer ou expert. Il doit dès lors être formé à cette nouvelle tâche et accepter de perdre de ses prérogatives[74]. Pour cette école de pensée la participation implique la redistribution du pouvoir où le concepteur ne doit plus avoir d'obsession quant à la forme finale de l'objet en gestation. Le design en temps que produit se doit d'être flexible et ouvert à l'expression des communautés pour être réellement approprié. Il peut se concevoir comme un cadre, une charpente, à remplir par ladite communauté suivant son aspiration. Il est donc ici moins question de connaissance ou de contrôle de l'espace que de conscience civique et d'émancipation de l'action politique[75]. Une telle approche peut-elle être garante de la cohérence spatiale, de l'innovation technologique et du dialogue tant morphologique que typologique entre projet et contexte?

Telle est la faille par où s'engouffrent les détracteurs d'une approche où la conception serait laissée aux mains de néophytes, au nom de la 'tyrannie participative'. Selon ceux-ci, l'architecte et l'urbaniste restent les mieux à même de maîtriser la dimension spatiale du projet, même s'il n'est plus question de concevoir 'pour' mais bien 'avec' la population concernée. A ceux-là de garder la maîtrise du projet et de présenter aux différents stades de sa conception des états d'avancement graphiques, à la fois suffisamment précis pour guider le débat et assez souples pour intégrer les idées des uns et des autres. Garant de la cohérence, le designer reste l'acteur le mieux à même d'élaborer un concept fort qui

[71] TOVIVICH, S., "Education for change…", 2007, p. 422
[72] ARMSTEIN, S., R., "A Ladder of Citizen Participation," 1969, pp. 216-224
[73] TOVIVICH, S., "Education for change: challenges in integrating slum development agenda…", 2007, p. 426
[74] FREIRE, P., RAMOS, M., B., "Pedagogy of the oppressed", 1972, pp. 13-14
[75] GUNSTEREN, H., R. van, "The quest for control. A critique of the national-central-rule approach in public affairs", 1976, p. 5

transcende les contradictions. Cette approche propose donc la mise en place d'un processus de coproduction, qui sera détaillé dans le chapitre relatif à la planification structurelle stratégique.

2.4 L'architecture durable

2.4.1 Délimitation du concept

La nécessité de changements radicaux dans les modes de production et de consommation paraît s'imposer aussi à l'architecture. Elle qui prétend embrasser les principes du développement durable devra dès lors maintenir un équilibre entre les trois champs d'intérêts divergents que sont l'environnement, l'économie et le social, y compris le champ culturel, tout en dialoguant avec le lieu dans lequel elle s'inscrit. En d'autres mots elle devra être holistique et innovante, intégrée à son site, respectueuse de l'environnement, économe et porteuse d'identité, d'esthétique et d'humanité.

Dès le premier choc pétrolier, l'architecture bioclimatique fut présentée comme une réponse plausible à la raréfaction de l'énergie. Systèmes passifs et actifs, stockant ou transformant l'énergie, dont le solaire, ont été développés soit en s'inspirant de l'architecture vernaculaire, soit en développant de nouvelles technologies. Au-delà de la simple recherche d'économie, l'objectif se commua rapidement en tentative de diminution de l'empreinte écologique par l'intégration d'autres composantes: consommation de l'eau et son traitement, cycle des matériaux et retour à une vie saine éloignée de toute forme de pollution. Le label bioclimatique apparut donc rapidement trop étriqué pour décrire un mouvement visant à établir un nouveau rapport au monde, au site, à sa tradition, désireux de concilier une architecture pérenne avec la culture locale et des technologies destinées à combattre à la fois la pollution du bâtiment et l'emploi des ressources non renouvelables. L'architecture durable est donc née de cette volonté d'aller au-delà de la dimension écologique pour embrasser les autres champs de la notion d'habiter afin d'établir un nouvel équilibre entre nature et civilisation. Cette approche prend son essor là où l'architecture s'érige, prenant en compte les caractéristiques topographique, géologique, climatique, morphologique et culturelle du lieu, pour s'en inspirer et dialoguer avec elles, pour ensuite intégrer les dimensions sociologique, économique et bien sûr environnementale.

L'architecte et théoricien australien Chris Abel[76] tenta de définir plus précisément l'architecture durable perçue comme la conjonction de trois concepts: 'l'éco-développement', les 'technologies appropriées', et 'l'architecture régionale'. Selon lui, *" ils représentent tous trois un mouvement significatif vers l'émancipation culturelle et la dévolution sociale, loin de la domination occidentale tout en respectant la société locale, sa culture, son future et l'environnement."* Le paradigme le plus prometteur était pour lui l'éco-développement dont M. Strong fut l'instigateur[77]. Ce dernier voulait contrecarrer les effets pernicieux de la maximalisation de la croissance économique sur l'environnement en intégrant les données écologiques locales dans l'équation; ceci impliquait de renverser certaines barrières dressées entre différents champs de la pensée humaine ou de ses activités. L'éco-développement rejetait l'axiome d'un développement obligatoirement construit à l'image du modèle industriel occidental ou basé sur les centres urbains. A l'inverse, il s'appuyait sur le monde rural par respect du principe que *"le développement à l'échelle régionale et locale devrait être cohérent avec les potentiels de la région concernée, avec une attention donnée à l'emploi rationnel et adéquat des ressources naturelles et l'appréciation correcte des technologies et des formes organisationnelles employées afin qu'elles respectent l'écosystème naturel et le modèle socioculturel local".* Sa démarche fut d'étudier ces dernières, d'en définir les limites puis de mettre en place des outils de dialogue entre les différents acteurs afin de coordonner leurs actions. Un forum démocratique devait donc être créé en préalable à la mise en chantier de la gestion des régions.

Le second pivot de la réflexion était centré sur le principe des technologies appropriées développé par Schumacher en 1963[78]. Ce concept avait une assise bien plus large que dans son acception actuelle, simple identification des technologies locales adaptées à leur contexte et utilisant des matériaux simples et une main-d'œuvre peu qualifiée. A l'origine, il voulait organiser une société basée sur des communautés prospères et autonomes, remettant ainsi en cause les gouvernements centraux tout en assurant la mise en œuvre de technologies plus humaines, c'est-à-dire peut-être moins performantes mais adaptées aux spécificités du milieu[79]. Au-delà de leurs aspirations sociales trop radicales, les technologies appropriées sont aujourd'hui reconnues dans la manière de choisir et d'évaluer une

[76] ABEL, C., "Towards a global Eco-culture", 1993
[77] UNEP, "Eco-development", 1976
[78] SCHUMACHER, E., F., "Small is beautiful", 1973
[79] CLARK, W., "Big and/or little? Search is on for the right technology", 1976, p. 55

technologie donnée parmi d'autres qui permettent de mieux rétablir l'équilibre entre l'homme et la nature[80].

L'architecture régionale contemporaine dont Abel s'est fait le chantre, le Régionalisme Critique, développé notamment par Frampton – qui exprima l'idée d'adapter les formes des bâtiments aux spécificités du lieu tout en restant critique par rapport aux formes locales traditionnelles et au mouvement moderniste et ses effets de mode – met l'accent sur les conditions particulières du lieu, sa culture, son climat et ses conditions topographiques ou typologiques[81]. En ce sens, on se réfère au concept de *'genius loci'* développé par C. N. Schulz dont nous parlerons plus loin. Ainsi, à l'heure du postmodernisme, et loin de tout formalisme, s'est développée une architecture axée sur l'intégration des spécificités climatiques combinée à un mélange judicieux de matériaux, de technologies tant traditionnelles que modernes, en dialogue avec la culture locale, ainsi qu'en témoigne l'Université Thammasat à Rangsit près de Bangkok de l'architecte Sumet Jumsai[82]. Mais ce mouvement a montré ses limites dès lors qu'il était appliqué dans des contextes dépourvus de caractère ou à des typologies exemptes de tradition historique.

Outre des critiques spécifiques à l'égard de ces trois concepts, les analystes reprochèrent à Abel de ne pas avoir intégré suffisamment les notions de bonne gouvernance et de participation pour être en accord avec les textes de la Conférence de Rio[83]. Néanmoins, ces notions mises en parallèle ont largement influencé les recherches en matière d'architecture durable. Elles marquent une étape importante vers l'émancipation culturelle et l'intégration des spécificités locales, y compris technologiques, loin de la domination de la consommation de masse.

Au Département du Logement d'Afrique du Sud, l'architecture durable est considérée comme un mouvement articulé autour de quatre attitudes: faire face aux défis environnementaux, développer l'indépendance économique, améliorer le capital social et les capacités institutionnelles. Chaque pilier étant en interface avec les autres, le processus devrait conduire à la réduction de la pauvreté[84].

Ainsi, est-il difficile de parler d'architecture durable en tant que mouvement à part entière, tant la diversité des pratiques est grande. Certains se concentrent sur la recherche technologique, d'autres sur les potentialités du site, d'autres encore sur un processus participatif plus que sur le produit final. Afin de mieux appréhender cette diversité des tentatives de classification ont été faites. Une thèse en architecture déposée à l'Université de Louvain-La-Neuve propose de diviser l'investigation technique suivant deux volets: 'high tech – low design' et 'low tech – high design'[85]. Le premier prône l'usage des technologies vertes sans remettre en cause les modes de consommation par le biais d'un formalisme architectural international. Serait ainsi recherchée la solution des problèmes écologiques par la technologie, au risque que celle-ci ne devienne une fin en soi, aboutissant à sa sacralisation. Le deuxième s'interroge sur le rapport à la consommation et propose une architecture ancrée en son lieu. Elle s'inscrit ainsi dans une réflexion culturelle sur le milieu au risque, cette fois, de négliger le confort au service d'une pensée trop radicale. Vient ensuite une investigation dite 'fonctionnelle' où , de façon rationnelle, les choix sont basés sur des questions non seulement d'environnement, de confort ou de santé de l'homme – elle s'inspire des recherches bioclimatiques et d'emploi de matériaux 'sains' – mais aussi du rapport à la société, via une approche plus participative.

Si cette classification paraît judicieuse, ses labels ne nous satisfont pas car ils ne nous parlent pas suffisamment. Nous en proposerons donc de nouveaux en évoquant des attitudes 'technique' ou 'technologique' – regard sur un art d'habiter dans le respect de l'environnement – ; d'approche 'conceptuelle' ou 'contextuelle' – plus endogène car tenant compte des données physiques et culturelles du lieu, d'organisation des espaces, d'ouverture à la lumière… ; d'un regard 'éthique' – par la prise en compte de l'homme et de la société où le bien-être futur de la seconde prévaut sur l'immédiateté de celui du premier, mais le tout dans une approche participative. Cet exercice peut paraître illusoire, mais il nous permet au moins de mieux cerner les types d'approches contemporaines qui se revendiquent de ce mouvement.

Si la recherche technologique reste indispensable pour élaborer des réponses à la hauteur des enjeux sociaux ou environnementaux, la débauche de moyens mis en œuvre par une architecture trop centrée sur l'aspect esthétisant de la technologie est, selon nous, en contradiction avec le principe de

[80] BOOKCHIN, M. "Toward an ecological society", 1980
[81] FRAMPTON, K., "Pour un régionalisme critique et une architecture de résistance", 1987, pp. 66-81
[82] JUMAI, S. "Thammasat University New Campus, Rangsit", 1986 pp. Q4-42
[83] HEALEY, P., "Collaborative Planning, Shaping Places in fragmented Societies", 1997, p. 153
[84] DEPARTMENT OF HOUSING, "Towards sustainable settlements, case studies from South Africa", 2002, p. 7
[85] DE MYTTENAERE, K., "Vers une architecture soutenable", 2006, pp. 228-242

maximalisation des résultats tout en minimisant leurs coûts. Il n'est pas question d'une simple économie mais de cohérence intellectuelle eu égard au principe de limitation de l'emprunte écologique, bref, il s'agit d'éthique. L'architecture durable doit ainsi faire la synthèse entre l'innovation – par le développement de technologies adaptées aux besoins et au contexte technologique et culturel –, et le *genius loci*, y compris dans sa dimension physique, environnementale et culturelle, grâce au processus participatif guidé par un concepteur du projet qui sera soucieux d'une approche mesurée des moyens mis en œuvre. Il s'agit, en bref de développer une architecture à la fois contextuelle, éthique et minimaliste, tel que donné en exemple dans certaines villes européennes depuis une quinzaine d'années. Pensons à la ville de Fribourg qui est devenue une référence en la matière ou au projet BedZED de Londres dont nous parlerons en détail dans la troisième partie du travail. D'autres projets similaires sont en phase de conception un peu partout dans le monde, comme à Shanghai, avec la ville nouvelle de Dongtan, évoquée dans la première partie de cette thèse. Paris, restée longtemps à la traîne, verra ainsi dans moins de dix ans s'ériger le projet Eco-ZAC dans le 17ème Arrondissement sur un terrain de 50 ha, où l'habité est pensé dans sa globalité, en intégrant les nouvelles technologies pour consommer moins et produire des énergies renouvelables en lui joignant un moyen de transport non polluant et des activités économiques et sociales respectueuses de l'environnement.

On le voit bien, l'ensemble de données à intégrer rend l'objectif de la durabilité architecturale difficile à atteindre. Là, où certains concepts sont issus de l'architecture vernaculaire, d'autres font appel à l'innovation. Constatons que la population, surtout dans les pays en développement, est rarement au fait des progrès effectués. On pourrait donc se poser la question de leur capacité à les promouvoir au sein de projets autoguidés[86] d'autant que la combinaison des paramètres à intégrer requiert un certain niveau d'expertise difficile à assurer. Une approche pluridisciplinaire paraît dès lors nécessaire, grâce à laquelle la voix des communautés, un des éléments à intégrer, garantirait que les décisions techniques choisies répondent non seulement à leurs aspirations mais également à leur mode de vie, culture et croyance.

2.4.2 Les aspects techniques de l'architecture durable

Ainsi le développement durable appellerait des innovations techniques dans une série de domaines. Il s'est agi, dans un premier temps, de mieux isoler les bâtiments, de tirer profit du soleil dans les pays tempérés ou de s'en protéger ailleurs, de développer des sources de chaleur ou de refroidissement plus performantes, d'assurer une meilleure ventilation des espaces en veillant tantôt à un meilleur échange thermique, tantôt en freinant celui-ci. L'intérêt s'est ensuite focalisé sur la limitation et le traitement des déchets produits par l'habitat – rejet de CO^2, déchets ménagers et traitement des eaux usées – d'autre part, les biens non renouvelables, comme la terre et l'eau, furent pris en considération. Préserver la terre arable, limiter l'érosion du sol, favoriser le renouvellement des nappes phréatiques et, pour ce faire, assurer la perméabilité du sol en furent les soucis majeurs. Tout le cycle de l'eau fut ainsi inscrit dans la réflexion au vu des carences constatées.

La réflexion s'est centrée enfin tant en amont qu'en aval de la construction. Les méthodes de production des matériaux de construction ont ainsi été étudiées: préservation des forêts primaires en privilégiant le bois issu de forêts éco gérées, à la limitation de la pollution et de la consommation énergétique durant la production des matériaux, en passant par la mise en valeur de matériaux renouvelables tels le chanvre, ou d'autres ne nécessitant que peu de transformation, comme la pierre et l'argile crue; le tout considéré sous l'angle de la pollution mais sans négliger pour autant la santé des producteurs et des consommateurs. La question du transport ne fut pas oubliée; les matériaux issus de la production locale, laissant de ce fait une empreinte écologique moins grande, devaient donc être privilégiés. Mais il était aussi question du traitement des déchets issus de la démolition, voire de recyclage des matériaux. Dans cette logique, l'extension de la durée de vie et d'utilisation des bâtiments fut perçue positivement.

Le sujet paraît vaste, trois pistes retiendront plus particulièrement notre attention: l'efficacité énergétique, la gestion et le traitement de l'eau et le choix des matériaux. Nous les considérons en effet comme les plus porteuses.

Efficacité énergétique

L'efficacité énergétique du cadre bâti est primordiale pour réduire la consommation en énergie fossile. Elle doit être pensée en termes de production, de consommation et d'isolation du bâti. Le concept d'immeuble à Haute Performance Energétique (HPE) a ainsi été élaboré. Il vise ceux disposant d'une consommation énergétique de 130 kWh/m². Puis ceux à Très Haute Performance Energétique (THPE) dont la consommation se situe elle à 50 kWh/m². Le surcoût pour construire les premiers est évalué à 5% de la construction classique alors qu'ils consomment deux fois moins d'énergie. Mais l'objectif fixé

[86] POYTON, P., "Perspectives on innovation: housing", 2003, p. 49

pour l'avenir est encore plus ambitieux. Il vise à la construction de bâtiments à énergie nulle, voire positive, c'est-à-dire qu'ils produiront autant, voir plus d'énergie qu'ils n'en consommeront, sans dégagement de gaz à effet de serre, ce qui implique, par exemple pour les bureaux, de renoncer à la climatisation et à valoriser la ventilation naturelle.

Alors que la centralisation de la production d'énergie est reconnue comme dispendieuse au vu des pertes nées de son transport, la production délocalisée, 'l'éco-génération', devient intéressante pour les grands ensembles, d'autant plus lorsqu'il est fait usage d'énergies renouvelables. Tandis que la production localisée dans des logements individuels peut s'avérer utile pour chauffer l'eau, voire assurer un chauffage d'appoint dans les pays tempérés, elle semble indiquée pour la production d'électricité dans les pays chauds. Il peut s'agir de systèmes solaires – cellules photovoltaïques ou panneaux de chauffage de l'eau sanitaire –, d'éoliennes ou encore de l'exploitation de l'énergie géothermique; du simple puits canadien à la pompe à chaleur.

On veillera à réduire les consommations d'abord par l'emploi d'équipements plus performants, au niveau du chauffage ou du refroidissement des bâtiments comme à celui de l'éclairage ou de la cuisson des aliments, postes importants dans l'économie des ménages dans les pays du Tiers-monde où l'emploi de charbon ou de bois est encore fréquent avec l'incidence que l'on connaît sur la santé. Dans cette perspective, l'emploi d'ampoules à faible consommation qui génèrent plus de lumière et moins de chaleur, donc utilisent moins d'énergie pour une plus grande durée de vie, devrait être privilégié. L'éclairage naturel, maîtrisé peut limiter les besoins en électricité tout en évitant les surchauffes. L'isolation thermique des parois, renforcée par un dispositif d'espaces tampon, permet enfin de réduire les déperditions caloriques. Mais elle n'est pas réservée aux pays froids, car aussi utile en milieu tropical quand les pièces sont réfrigérées.

La ventilation des espaces ne peut être perdue de vue, bien que longtemps négligée face au besoin de se calfeutrer. Elle permet non seulement de réguler la température intérieure mais aussi d'améliorer la qualité de l'air, à condition que son apport extérieur ne soit pas trop chargé en gaz nocifs ou en poussière. Souvenons-nous de l'épidémie du SARS à Hong-Kong où était mis en évidence le danger d'une conjonction entre fortes densités de population, qualité de l'air médiocre et emploi du conditionnement d'air, tous facteurs propices à l'expansion des pathogènes. Le simple principe de précaution impliquerait de repenser tout le processus.

Alternatives sanitaires

La gestion de l'eau est de plus en plus problématique et exige des réponses appropriées. La première est de limiter sa consommation. Des systèmes plus performants sont à intégrer d'abord au niveau des sanitaires, par l'emploi, par exemple, de chasses à double vitesse munies de réservoirs d'une capacité de six plutôt que neuf litres, ou de douches et de robinets qui, via l'injection d'air, permettent de diminuer la quantité d'eau requise tout en reproduisant la même sensation de puissance du jet. En amont, avant d'accroître la production, la gestion des systèmes d'adduction implique de veiller aux fuites trop longtemps négligées. Sensibiliser la population est également important, non seulement pour l'inciter à l'adoption de nouvelles habitudes en vue de réduire les consommations mais aussi pour favoriser la collecte et l'emploi de l'eau de pluie pour les sanitaires, le lavage des vêtements et autres activités de subsistance. Enfin, des mesures de renouvellement des nappes phréatiques s'imposent, en rendant les sols urbains plus poreux, ce qui, par ricochet, réduirait d'autant les risques d'inondation.

Les écosystèmes ne peuvent plus absorber les eaux non traitées, dès lors, des efforts doivent être consentis pour réduire le volume et la charge des eaux usées. Selon les circonstances, pourraient être utilisées des toilettes sèches ou des toilettes 'NoMix'. Dans le premier cas les matières fécales sont stockées et séchées pour être transformées en engrais, dans le deuxième cas l'urine est séparée; technique plus chère mais plus facile à l'usage[87]. L'emploi de la fosse septique classique n'est pas à oublier, à condition que sa vidange se fasse régulièrement. La séparation des eaux usées 'grises' – issues des cuisines et des salles de bain – des eaux fécales est une autre alternative, chacune nécessitant des traitements différents. Certaines solutions seront privilégiées en zone agricole ou partiellement urbanisée, car voraces en espace alors qu'une partie des produits traités peut être utilisée pour l'agriculture. Restera ensuite à généraliser le traitement des eaux en n'oubliant pas les avantages procurés par les nouvelles technologies dites naturelles, comme le lagunage, complétées ou non par l'emploi de plantes et d'animaux de tous types – bactéries, algues, protozoaires, planctons, escargots,

[87] IIED, "Towards a real-world understanding of less ecologically damaging patterns of urban development", 2006, p. 3

coquillages ou poissons – suivant le principe des 'living machines'[88] initié par John Todd, tous systèmes intensifs de traitement par bio-remédiation[89].

Choix des matériaux de construction

La demande en matériaux de construction, y compris en dérivés du pétrole, est en progression constante, ce qui affecte les écosystèmes non seulement lors de l'extraction des matières premières mais aussi durant leur transformation ou leur rejet après usage. Ainsi, le choix des matériaux doit se faire en considérant tous les aspects y afférents, dont les dimensions économique, sociale, culturelle, esthétique, mais aussi leur intégration au contexte, les techniques nécessaires, les formes revêtues et les performances exigées tant au niveau mécanique que thermique ou acoustique autant que texture, couleur, flexibilité d'usage, ou maintenance. Il s'agira de ne pas négliger également l'impact écologique ni la consommation énergétique tant au niveau de leur production, de leur transport, de leur mise en œuvre, de leur recyclage éventuel que de la gestion de tous les déchets produits. La couleur des matériaux destinés aux finitions intérieures et extérieures doit aussi être considérée, suivant que l'absorption ou la réverbération de la lumière et de la chaleur seront recherchées ou non, sans négliger le pouvoir de répulsion exercé par certaines couleurs sur des animaux nuisibles, comme les moustiques par exemple.

Cette multitude de paramètres rend ces choix d'autant plus difficiles qu'il n'existe pas encore de méthode comparative qui les intègre de façon objective. Une tentative intéressante à épingler est celle relative à la production de logements à Hong-kong au niveau de la méthodologie employée[90]. Sur base de l'analyse d'une série d'indicateurs, l'étude a ainsi marqué sa préférence pour les immeubles à structure d'acier plutôt que de béton en termes de flexibilité, de possibilité de réemploi, de rapidité d'assemblage et de production limitée de poussière durant la construction ou la démolition. Cependant les produits naturels sont à privilégier au regard de leur faible impact environnemental. Qu'il s'agisse de ciments mélangés, de chaux, de briques crues, d'adobe, de paille et de chaume, tous particulièrement appropriés en milieu sec. L'emploi du bambou et des fibres naturelles correctement protégées contre les insectes est une piste intéressante en milieu tropical, bien que peu appréciée par la population car jugée rétrograde. Notons enfin le recyclage de certains matériaux, surprenant mais efficace, tel celui de pneus destinés à des murs de soutènement, par exemple.

2.4.3 La dimension spatiale

L'agencement des espaces est un autre élément important d'une architecture durable. Un premier levier à actionner sera celui du choix des orientations en fonction de l'ensoleillement et des vents dominants, soit pour en bénéficier, soit pour s'en protéger. Autant l'ombre portée des bâtiments et du parapluie végétal sur le cadre bâti et les espaces publics que la ventilation naturelle sont de première importance dans les pays chauds pour réduire la création d'îlots de chaleur. Alors que la typologie mitoyenne limite dans les pays froids les déperditions thermiques, on évitera de trop exposer les façades au soleil dans les pays chauds, à condition de bien ventiler via les deux autres façades. L'habitat pavillonnaire est ainsi déjà dénoncé, d'autant qu'il favorise l'étalement du cadre bâti et le gaspillage des terres agricoles.

Au plus l'espace occupé sera restreint, plus son impact écologique sera réduit, car plus facile à chauffer ou à refroidir, certes, mais aussi moins vorace en espace, et donc en terre arable, alors que le partage d'un espace pour un plus grand nombre assure un meilleur amortissement de l'investissement. Dans la même veine, la mono-fonctionnalité, tant à l'échelle de l'habitat que de la ville, est en question, dès lors que la polyvalence, par ailleurs moins vorace en espace, limite les besoins en transport. La séparation entre l'espace professionnel et privé n'est donc de ce point de vue pas souhaitable, argument qui plaide aussi en faveur du travail à domicile grâce au développement des technologies de communication dans les pays riches et au soutien du secteur informel au sein des foyers dans les pays en transition.

2.5 Le développement urbain durable

La ville est probablement le meilleur lieu pour développer des actions durables efficaces, car elle est à la fois inscrite dans sa région et, en même temps, connectée au monde global[91]. Pour ce faire, il importe que l'on s'éloigne des schémas les plus pernicieux et que l'on entre dans un cercle vertueux.

[88] www.livingmachines.com
[89] TODD, J., JOSEPHSON, B., "The design of living technologies for waste treatment", 1996, pp. 109-136
[90] AMATO, A., et al., "A comparative sustainability assessment and indication of future housing trends…", 2005, pp. 393-411
[91] TELLO, E., "Changing course? Principles and tools for local sustainability", 2004, p. 232

Dans la littérature, une ville non durable s'identifie au déclin de sa population, à la dégradation de son environnement, à l'inefficacité de son système énergétique, à des pertes d'emplois, à la délocalisation de ses industries et services et à une composition sociale et démographique déséquilibrée[92]. A contrario, selon Jenks, spécialiste de la question, un des objectifs primordiaux de la durabilité urbaine serait d'atteindre un haut degré de qualité de vie pour l'ensemble de la population au sein d'un contexte socio-économique où l'impact sur l'environnement proche et lointain[93] serait réduit. Ainsi, une ville 'durable', peu polluante, consommerait peu de ressources non renouvelables et intégrerait les plus pauvres dans son processus de croissance tout en favorisant la mixité sociale et la participation à sa gouvernance. Pour y parvenir, il s'agirait d'apporter des réformes institutionnelles induisant plus de participation civique dans le processus décisionnel, plus de transparence dans la gestion des comptes ainsi qu'une plus grande coopération entre les différentes autorités territoriales, étant entendu que les problèmes écologiques ignorent les frontières administratives[94]. Un développement urbain durable ne peut dès lors être basé que sur une vue holistique de systèmes complexes, ouverts et dynamiques où la dimension spatiale d'interactions entre les sphères environnementale, sociale et économique sera intégrée.

Plus concrètement, suivant encore le Département du Logement d'Afrique du Sud, les éléments-clés à considérer seraient l'intégration urbaine, le développement de 'villes vertes', l'efficacité énergétique, le développement d'énergies renouvelables, la gestion des déchets, la préservation des ressources dont l'eau et les terres arables. De ce fait, l'éclatement des périphéries devrait être combattu au profit d'implantations urbaines plus compactes, donc denses, centrées autour des activités économiques. Une telle approche devrait non seulement assurer la préservation des terres agricoles, réduire les besoins en transport motorisé, mais aussi accroître l'accessibilité aux équipements et services publics. En dépit de cette densité croissante, des zones vertes garantiraient la biodiversité et les espaces nécessaires à la détente et aux activités de subsistance[95]. La littérature évoque d'autres aspects, dont le développement d'un transport public efficace reliant des quartiers autosuffisants qui intègrent la mixité des fonctions secondaires: logement, commerce, emploi et équipements.

Un tel programme, aussi complexe à définir, est-il réalisable compte tenu de la diversité des contextes? Des commentateurs font remarquer qu'au vu de la multiplicité des acteurs qui constituent et font vivre les villes, il est très difficile de choisir une direction claire et précise[96]. Dans des ensembles élaborés faits de diverses contradictions et d'une variété d'enjeux interconnectés, il paraît aléatoire d'aboutir à un consensus capable de satisfaire à tous les paramètres évoqués. Des contradictions tant internes qu'externes ne manqueront donc pas de se manifester. Ainsi, en exemple, de l'interdiction des voitures en centre-ville, salutaire pour la qualité de l'air, mais qui affecterait inévitablement les commerces qui y sont implantés; une séparation éventuelle des piétons et des voitures permettrait aux premiers de ne plus souffrir des émanations de gaz mais, la nuit, cette ségrégation pourrait entraîner un sentiment d'insécurité; rejeter les industries vers la périphérie concourrait à limiter la pollution des centres-villes mais conduirait dans le même temps à un surcroît du trafic routier en banlieue et à les vider de leurs habitants. De tels exemples sont aussi nombreux que variés!

Ainsi, le développement durable tentera une analyse globale de la croissance de la ville, stimulant la réflexion quant au mode de développement que nos sociétés et leurs implantations doivent adopter. De ce fait, on remettra au goût du jour une idée oubliée depuis la fin des années septante: toute planification doit être holistique ou ne sera pas; elle doit couvrir les différentes dimensions de la ville afin d'inclure dans la réflexion l'ensemble de sa zone d'influence[97]. Tout sera donc à prendre en compte: le bâtiment, la rue, le quartier, la ville et la région; mais de manière simultanée et cohérente, et non au coup par coup, afin d'intégrer ce tout dans une même vision car une décision au niveau local peut être lourde de conséquences au niveau global; même si des conflits ne manqueront pas de survenir entre ces niveaux et ajouteront la contradiction à la complexité de l'enjeu. Une approche plus stratégique s'impose dès lors, méthode certes éloignée de la planification centralisée et dirigiste, mais plus souple face aux changements continus que connaît notre société, plus respectueuse aussi de l'environnement, des usagers et de leurs besoins.

Nous voici encore devant les trois défis préalablement identifiés – protection de l'environnement, équilibres économiques et sociaux, requalification des espaces –, sans oublier qu'organisation spatiale, caractéristiques physiques et climatiques et influence culturelle de chaque lieu entrent également en

[92] NIJKAMP, P., PERRELS, A., "Sustainable cities in Europe: a comparative analysis of urban energy-environmental…", 1994
[93] JENKS, M., DEMPSEY, "Future forms and design for sustainable cities", 2005, p. 24
[94] IIED, "Towards a real-world understanding of less ecologically damaging patterns of urban development", 2006, p. 1
[95] DEPARTMENT OF HOUSING, "Towards sustainable settlements, case studies from South Africa", 2002, p. 9-11
[96] BURTON E., et al. "The compact city and urban sustainability: conflicts and complexities", 1996, p. 231
[97] BREHENY, M., "Centrists, decentrists and compromisers: views on the future of urban form", 1996, p. 13

jeu. Vu l'importance des particularismes locaux, il paraît improbable de définir en termes absolus les caractéristiques auxquelles la ville durable doit répondre; seul un panel de possibilités pourrait être offert à défaut d'une réponse univoque; flexibilité et pragmatisme restent donc les maîtres mots. Aussi, pas question pour nous de nous risquer dans une recherche des formes idéales que le développement urbain devrait prendre. Tentons plutôt d'aboutir à une synthèse de l'état de la recherche en suivant les trois thématiques identifiées et en veillant à réduire le poids des contradictions.

2.5.1 La protection de l'environnement

Le concept de protection de l'environnement ne couvre pas uniquement la préservation de la biodiversité et des ressources naturelles dans la cohérence des écosystèmes, mais embrasse également le paysage, l'héritage naturel et culturel, la tranquillité et la capacité des espaces transformés; bref, il ambitionne d'apporter à l'homme une vie mieux sécurisée, saine et agréable[98]. Pour y faire face, la gestion du territoire doit être revue dans son ensemble afin de replacer l'écologie au coeur du débat et garantir son intégrité. Un point de départ serait de définir pour chaque contexte l'origine des dégradations environnementales pour ensuite élaborer les stratégies pour les réparer en équipant et adaptant les formes d'implantation humaine. Les villes sont ainsi considérées comme cause et moyen de réduire la dégradation environnementale, à l'image de Londres, réputée utiliser l'équivalent des ressources de toute la campagne anglaise alors qu'elle n'abrite que 12% de sa population. Mais il faut aussi reconnaître que l'impact écologique de sa subsistance serait encore pire si cette même population était répartie sur l'ensemble du territoire[99]. Utilisons donc l'espace de manière plus intensive, préservons les terres agricoles tout en économisant l'investissement en infrastructure et en transport par habitant. N'oublions pas que les villes sont aussi mieux adaptées pour le recyclage des ressources usagées parce qu'elles offrent une plus grande proximité entre lieux de production et de consommation.
Le modèle de mobilité le plus couramment observé dans les pays industrialisés est basé sur la voiture, responsable du processus de dilution de l'urbanité et de la ségrégation sociale et fonctionnelle. Cela se traduit dans le syndrome des 'navettes' journalières qui tendent à distendre les liens avec l'environnement naturel et social de chacun; les fonctions de travail, de résidence, de loisir et de vie, éclatées, rendent le sens d'appartenance à une communauté plus confus. Pareille mobilité induit une dislocation socio-économique mais aussi un éclatement du territoire et de l'urbain. Dès lors, la diversité et la mixité de l'usage du sol des villes s'érodent alors qu'un nombre important de terres fertiles est consommé. L'automobile exige aussi en retour des infrastructures qui, si elles relient de manière longitudinale l'espace, le divisent de manière transversale. Une forte corrélation s'observe alors entre ségrégation sociale et détérioration de l'environnement d'une part, éclatement et déstructuration de l'espace urbain d'autre part. Ce phénomène renforcé par la globalisation et l'accroissement des inégalités induites s'observe partout[100].

Dans les pays industrialisés près du quart des émissions de gaz à effets de serre est produit par le transport routier. Dans une ville comme Barcelone, l'énergie par habitant consommée pour le transport en périphérie est de 72% supérieure à celle utilisée par les résidents du centre-ville alors que les émissions domestiques y sont de 35% plus élevées[101]. L'emploi de la voiture et camion va donc à l'encontre de la durabilité.

Pourtant, se développa, pendant de nombreuses décennies, un aménagement du territoire axé sur le transport motorisé, les transports en commun, dont le train, étant alors réputés peu flexibles et non concurrentiels. Mais l'écologie urbaine a contraint les politiques à revoir ce schéma. Mais depuis, symbole de liberté et de réussite sociale, la voiture s'est inscrite dans nos mœurs et dans l'inconscient collectif; d'où la difficulté de définir des stratégies efficaces pour en contrer l'usage. Comment en effet mettre fin ou tout au moins limiter, l'usage de ce symbole de modernité par excellence? La stratégie néo-libérale serait d'en augmenter le coût, tant à l'achat qu'à l'emploi. Mais une telle approche ne risque-t-elle pas d'exacerber les différences sociales, tout en accroissant la charge symbolique de l'objet convoité? De simples viatiques économiques ne suffiront pas à changer les habitudes. Pour être efficace, l'approche nécessite un changement culturel en termes de mobilité et de statut social tout en redessinant la structure spatiale et la planification régionale. Elle s'accompagne par la promotion des autres modes de transport au sein d'un environnement privilégiant la mixité et la proximité des fonctions. Ce principe renvoie au concept de quartiers autonomes dans lesquels l'ensemble des activités et des services de base est disponible à proximité de l'habitat et des activités productrices; on y favoriserait les moyens de transport non polluants – marche à pied, vélo, transport public. Mais cette approche

[98] CONNELL, B., "Development pressures, environmental limits", 1995, p. 177
[99] WAKELY, P., et al. "Sustainable urban development", 2002, p. 58
[100] TELLO, E., "Changing course? Principles and tools for local sustainability", 2004, p. 229
[101] Idem, p. 243

s'oppose à la tradition du zonage des activités et de la ségrégation sociale, dans laquelle le prix du foncier joue un rôle important.

Une telle argumentation constitue un plaidoyer en faveur d'une gestion du territoire plus rationnelle et plus respectueuse de la nature mais implique aussi une densification du cadre bâti, à l'opposé de l'étalement des banlieues suivant le modèle américain. Thèse d'ailleurs défendue depuis 1990 par l'UE, sur base de son *Livre vert sur l'environnement urbain*[102] qui met en avant la culture urbaine du continent et les problèmes communs auxquels les métropoles européennes sont confrontées. Dans une même logique, un groupe d'experts publia, en 1994, un rapport proposant différentes politiques sectorielles au niveau de la mobilité, de l'économie, de l'aménagement du territoire et de la planification écologique…[103] Heynen et ses coauteurs confortèrent ce point de vue quand ils arguèrent que l'extension illimitée de la périphérie était un des défis majeurs auxquels la ville durable était confrontée et de plaider pour un réinvestissement des centres-villes et leur densification puisque *"'à long terme la ré-urbanisation apparaît être la seule manière de combiner la distribution du bien-être équitable et socialement équilibrée à des qualités structurales riches et la protection de l'environnement"*[104]. Différentes expériences ont mis ce principe en application, ainsi, par exemple, en Afrique du Sud où fut démontré l'intérêt d'une mise en valeur des petites parcelles laissées pour compte dans le tissu urbain, ou, à plus grande échelle, la requalification des grandes friches industrielles et portuaires à Londres, Bilbao ou Barcelone.

Mais si certains se faisaient les chantres de la ville compacte, d'autres arguaient que ce format ne réduisait pas forcement la distance des voyages et la pollution, remarquant que les gens ne vivaient pas forcement à proximité de leur travail et que dès lors ils voyageraient d'une ville compacte et une autre, sans pour autant accroître leur qualité de vie, à défaut de pouvoir être en contact avec la nature. Ils firent également remarquer qu'une plus grande densité ne faisait qu'accroître la congestion et donc la pollution, si des solutions efficaces n'étaient pas proposées[105]. Des études ont en effet démontré que, mal encadrée, la ville compacte pouvait induire une augmentation du trafic routier suite à l'absence de changement des comportements[106]. Tous arguments qui plaident pour la mise en place d'un développement urbain cohérent, sans quoi les objectifs de durabilité ne seront pas atteints. Ainsi l'ouverture d'un débat autour de la ville compacte est complexe, il méritera donc d'être repris plus amplement par la suite.

Pour contenir l'expansion des villes, la création d'une ceinture verte fut souvent suggérée comme moyen de séparation des différents pôles d'un aménagement devenu polynucléaire[107]. Pas question, ici, uniquement de forêts, mais d'espaces libres de constructions, dévolus à l'agriculture, au loisir, à la préservation de certains écosystèmes. La survie de telles fonctions est dépendante de leur taille, de leurs interconnexions et de la pression foncière qui les entoure, étant entendu que les activités économiquement rentables et socialement acceptées résistent mieux à l'expansion d'un habitat populaire non contrôlé ou à la création de parcs industriels. Il est probable que ces espaces permettront aux citadins de disposer à proximité de leur habitat d'un morceau de nature pour s'y détendre, aux responsables concernés, d'assurer l'alimentation des nappes phréatiques et favoriser ainsi une production agricole aux plus près des zones de consommation.

La nature doit aussi pouvoir s'insérer dans le cadre bâti, squares et parcs constituant autant d'espaces de respiration pour la ville et ses habitants. Mais pour que la biodiversité de ces espaces soit garantie, il importe de les fractionner le moins possible ou de les relier par des couloirs de verdure. En d'autres mots l'accroissement des zones vertes à l'intérieur des villes offrirait plus de nature aux citadins, augmenterait la qualité de ces espaces, voire, assurerait une production de subsistance, mais aussi, plus prosaïquement, réduirait la quantité de chaleur accumulée dans les villes[108].

Ainsi l'écologie urbaine débouche sur la meilleure intégration possible du cadre urbain dans son écosystème mais favorise aussi la qualité des espaces verts tant internes qu'externes. Tant il est vrai que, dans beaucoup de régions du monde il ne s'agit même plus de protéger les espaces naturels des activités humaines – les zones vierges de toute influence étant devenues rares – mais plus simplement de veiller au maintien de conditions favorables à la survie des différentes espèces. Il est tout aussi vraisemblable que les modèles de villes des pays les plus industrialisés, appliqués au restant du monde,

[102] COMMISSION EUROPEENNE, "Livre vert sur l'environnement urbain", 1990
[103] COMMISSION EUROPEENNE, "Villes durables européennes", 1996
[104] HEYNEN, H., LOECKX, A., SMETS, M., "The periphery: an exploratory study", 1989, p. 29
[105] BREHENY, M., J., "The contradictions of the compact city: A review", 1992, pp.1-23
[106] SKOVBRO, A. "Urban densification: an innovation in sustainable urban policy?", 2001, p. 10
[107] BREHENY, M., J., "The contradictions of the compact city: A review", 1992, pp.1-23
[108] DUCCI, M., E., "The politics of urban sustainability?", 1996, p. 295

conduiraient à une mise en danger de toute forme de vie sur terre à cause de leurs impacts écologiques désastreux. Mais pas question non plus de renier les bienfaits de la modernité ou de revendiquer un retour aux sociétés traditionnelles qui considéraient l'homme comme partie intégrante de la nature. Rien de plus donc que de changer les comportements en matière de production et de consommation. Il importera ensuite de mieux protéger les écosystèmes entourant les villes en limitant l'impact et l'importance des pollutions de tous ordres et, enfin, de développer une nouvelle forme d'intégration de la nature dans l'espace construit.

Reste à définir comment réduire les besoins en ressources non renouvelables et développer des modes de fonctionnement et de production moins polluants. Pour ce faire, le principe de 'villes vertes' est souvent évoqué. Il renvoie notamment à l'emploi de technologies privilégiant les énergies renouvelables non polluantes – solaire, éolienne, moteur à hydrogène… – ou limitant les consommations – collecte des eaux de pluie, et leur assainissement, agriculture urbaine… – qui, souvent évoquées, sont hélas rarement appliquées, d'autant que cette carence concerne des communautés défavorisées. Citons en exemple, Kumming, ville de deux millions d'habitants du sud-ouest de la Chine, qui s'est attelée à mettre en place une réelle politique d'assainissement et de gestion du cycle de l'eau à l'échelle de la ville avec pour objectif de réduire, dès la source, le volume des eaux à traiter.

L'agenda environnemental s'attache donc à l'organisation spatiale, au transport et au cadre bâti, à la densité, à la réduction de la consommation énergétique, à la collecte des déchets mais aussi à la qualité des écosystèmes des espaces verts inscrits dans et autour de la ville.

2.5.2 Le volet socio-économique

La pauvreté urbaine

Trop longtemps considérée comme un phénomène rural, la pauvreté a franchi en 2007 le cap du milliard de personnes vivant dans les bidonvilles; de quoi nous rappeler qu'il s'agit aussi d'un problème urbain. Selon A. Hasan la pauvreté urbaine est la résultante de quatre phénomènes[109]. Elle est d'abord le fruit d'un problème structurel où le capitalisme accentue les disparités entre riches et pauvres. Concomitante à cela, une carence dans les quartiers défavorisés en infrastructures, équipements et services sociaux tandis que les pauvres, faute de moyens, sont interdits d'endroits mieux équipés. L'accès à la propriété et la légalisation des biens dresse un troisième obstacle là où l'absence de sécurité foncière limite les investissements tout en interdisant l'accès aux crédits hypothécaires[110]. Les programmes d'éviction et de destruction de quartiers pauvres sont le quatrième et dernier facteur. Pour illustrer l'ampleur du phénomène rappelons qu'entre 1998 et 2000, rien qu'en Asie, deux millions et demi de personnes résidant dans des grosses villes ont été expropriées suite à des projets d'investissement variés[111]. Ces évictions accentuent la paupérisation car elles rejettent les pauvres loin des centres-villes et des activités économiques dont ils tirent leurs revenus.

Certains économistes prétendent que la taille disproportionnée des villes et la pollution qui y règne sont le fait de politiques mal conçues ou mal exécutées. Ils pointent le doigt les subsides largement accordés aux démunis pour les produits de base alors que le laisser-faire en matière d'appropriation illégale de terrains favorise l'édification de bidonvilles, ce qui renforcerait, selon eux, le pouvoir d'attraction de la ville. Mais si supprimer ces subsides réduirait immanquablement la consommation, une telle décision n'éliminerait pas pour autant les problèmes environnementaux et ne suffirait pas à endiguer l'exode rural, fruit de la pauvreté des campagnes et de l'attrait de la modernité. Elle ne pourrait qu'accentuer les problèmes sociaux car lesdits subsides permettent aussi aux pauvres d'accéder à l'eau et à l'électricité, et donc d'améliorer leurs conditions de vie.

Pauvreté et protection de l'environnement sont souvent présentés comme antagonistes, la première étant censée contribuer à la destruction de la seconde. Il est vrai que les pauvres sont d'abord préoccupés de survie quotidienne et, faute de ressources, sont amenés à détruire l'écosystème. Tant que la pauvreté perdure, les plus démunis ne peuvent être efficacement sensibilisés à la protection de l'environnement. Ainsi, les pays émergents sont d'abord soucieux de la réduction de celle-ci et moins enclins à investir dans des infrastructures permettant de réduire la pollution. Mais d'un autre coté, ainsi que nous l'avons découvert dans la première partie du travail, les pauvres, dans un souci de survie, mettent aussi en place des filières de recyclage des déchets produits par les riches alors qu'ils sont les consommateurs les plus économes des ressources – eau, terre, énergie et biens de consommation. De ce fait ils produisent moins de déchets et d'émission de gaz. Cette corrélation entre pauvreté et

[109] HASAN, A., "Local Agenda 21 in the Asian context", 2002
[110] PALMANS, E., MARYSSE, S., "Local Agenda 21 and poverty", 2002, p. 28
[111] CORE, "Forced evictions: violations of human rights", 2002

environnement autant que le problème éthique soulevé introduisent la réduction de la pauvreté de plain-pied dans le développement durable.

Ainsi, la plupart des textes relatifs à celui-ci insistent sur l'équité et la justice sociale. Elkin rappelle que *"le développement durable implique plus que la conservation de l'environnement, il embrasse également le besoin d'une plus grande équité sociale, à la fois en répondant aux besoins des plus démunis, et en assurant un traitement juste aux futures générations"*[112]. Malgré ce discours, et d'autres de la même veine, la justice sociale est souvent laissée de coté, d'autant que les études y afférentes portent généralement plus sur la qualité de vie que sur la gradation des effets engendrés au détriment des différentes couches sociales ou sur les moyens d'y remédier[113]. Cette notion d'équité est sujette à interprétation. Sa définition la plus communément admise la relie au principe de redistribution entre les couches naturellement favorisées et celles qui le sont moins, entre les nations et, au sein de ces dernières, au trans-générationnel. Ces mécanismes d'ajustement visent donc à limiter les inégalités induites par les lois du marché. Ils sont dès lors importants d'un seul point de vue environnemental, étant entendu qu'un accroissement du fossé entre riches et pauvres concourt à l'exacerbation des pressions sur les écosystèmes locaux[114]. Mais il reste difficile d'entreprendre des actions visant une catégorie sociale particulière sans entraîner de conséquences sur d'autres. Promouvoir la croissance économique tout en assurant une meilleure répartition des richesses dans le respect des écosystèmes est donc une tâche délicate, car les relations entre villes, productivité et pauvreté sont complexes, d'autant plus que la globalisation et des politiques malencontreuses d'ajustement structurel ont généralement élargi le fossé entre les classes.

Pourrait-on évoquer la pauvreté sans parler de globalisation économique? Celle-ci a accru la compétition entre les villes dont les performances sont liées à celles de leur région et de leur nation. L'accroissement de la compétitivité requiert des investissements permanents mais, généralement, au détriment des programmes d'aide sociale ou d'aménagement d'infrastructures, destinées aux plus pauvres. La globalisation a donc un impact indéniable sur ceux-ci, suite aux pressions concurrentielles induites et à l'abandon des différentes formes de protection sociale que le libéralisme appelle de ses voeux. Elle doit dès lors s'inscrire dans toute réflexion relative à la dimension sociale de la durabilité.

Le monde est devenu un réseau dans lequel les villes sont des centres nodaux qui envoient et reçoivent des impulsions sous forme d'informations, de connaissance, de capitaux ou de produits manufacturés. Dans un tel système, la ville doit être attractive pour attirer les investisseurs et reliée à sa région pour l'entraîner dans la dynamique économique. Elle devient donc l'interface entre le local et le global. Fenêtre sur le monde, elle s'ouvre aux forces consuméristes et à la symbolique du monde globalisé en même temps qu'elle doit composer avec le contexte particulier dans lequel elle s'érige, source de richesses, de produits agroalimentaires, de matières premières, de main-d'oeuvre mais aussi de culture, sur base de laquelle sa propre identité est fondée. Spécificité locale qui peut lui permettre de disposer de repères et de la symbolique nécessaire pour se démarquer et afficher son particularisme sur l'échiquier planétaire[115].

Dans un tel contexte globalisé de concurrence et de vulnérabilité économique, les gouvernements deviennent timorés face aux mesures environnementales et sociales qui, de près ou de loin, pourraient freiner l'économie. Leur stratégie favorite consiste alors à réguler le marché plutôt que de repenser les relations au sein de la société et son milieu naturel. Notons à cet égard, que si la formulation de normes demeure le levier privilégié des autorités, encore faudrait-il que leur façon d'actionner cet outil soit en phase avec les spécificités socio-économiques et technologiques locales. A l'exemple de Singapour, il semblerait que la mise en application progressive de normes restrictives, respectées car accessibles, soit plus efficace que la rédaction de standards stricts inapplicables ou irréalistes pour la majorité des entreprises.

Un équilibre local mérite donc d'être trouvé au sein d'un consensus démocratique entre forces économiques globales, contraintes environnementales et sociales qui tienne compte de ces contradictions. Cela paraîtra d'autant plus difficile que la globalisation concoure à accroître la distance entre les actes économiques posés et leurs conséquences sociales et environnementales. En effet, l'accroissement des distances entre lieux de production, de consommation et de décision, entre consommateurs et décideurs, ne favorise pas l'identification des souffrances sociales et des impacts écologiques engendrés par les décisions prises au sein des lieux de production[116]. Ainsi, le seul point

[112] ELKIN, et al. "Reviving the city: Towards sustainable urban development", 1991, p. 203
[113] BURTON, E., "The compact city and social justice", 2001
[114] MACLAREN, V., "Urban sustainability reporting", 1996, p. 185
[115] NELLO, O., "Urban dynamics, public policies and governance…", 2004, p. 38
[116] NORGAARD, R., B., "Beyond growth and globalization", 1999, pp. 2570-2574

de vue écologique appelle au développement d'une économie endogène parce qu'elle permettra au consommateur d'en supporter directement l'impact, qu'elle tiendra mieux compte des potentialités et des contraintes du milieu dans lequel elle évolue, tout en limitant les pollutions engendrées par le transport. Plutôt que dilapider des ressources importées sans en maîtriser les coûts sociaux et environnementaux, il paraît donc judicieux d'orienter l'économie et les modes de consommation vers un meilleur usage des ressources locales. Cette stratégie de proximité ne doit pas être interprétée comme une volonté de repli sur soi, elle veut s'inscrire dans une économie qui tienne mieux compte, dans les coûts de production, de l'impact social et environnemental; souci qui devrait de facto donner l'avantage aux producteurs locaux.

La réduction de la pauvreté

L'objectif de l'Agenda 21 était de donner à la population mondiale la possibilité de jouir de moyens d'existence durable. Suivant le Principe 5 de la déclaration de Rio *"Tous les États et tous les peuples doivent coopérer à l'élimination de la pauvreté, qui constitue une condition indispensable de développement durable, afin de réduire les différences de niveaux de vie et de mieux répondre aux besoins de la majorité des peuples du monde".* La pauvreté n'est pourtant pas un fléau récent; l'existence de pauvres a accompagné, parfois perturbé, l'histoire de toutes les sociétés, mais jamais aucune n'avait jusqu'ici prévu de l'éradiquer. Présente sous toutes les latitudes, elle serait diversement ressentie suivant le contexte socio-économique dans lequel elle sévit et serait dès lors à mettre en perspective avec les modes de vie et de consommation dans lesquels elle survient.

Notons bien que la pauvreté est un cercle vicieux dont on sort difficilement; car le manque d'argent met les victimes en situation de danger face au moindre imprévu. Mais elle ne se réfère pas uniquement au facteur économique. Son caractère multidimensionnel la lie au manque d'éducation, à la difficulté d'accès aux soins et à une certaine impuissance, bref, à la vulnérabilité sociale. Elle peut être due à des phénomènes exogènes, tels de possibles perversités de la globalisation, mais aussi à des spécificités locales, comme la marginalité de certains groupes sociaux au sein de leur société; double causalité indissociable[117] qui mène à l'exclusion, un processus dont il est très difficile de sortir seul. *"La pauvreté est un réseau d'exclusions sociales qui s'étend sur plusieurs domaines de la vie individuelle et collective. Il exclut les pauvres des modes de vie couramment admis par la vie en société. Il leur est impossible de combler ce fossé par leurs propres moyens."*[118] Le rapport Fédéral du Plan ajoute *"les personnes se retrouvent dans une position de pauvreté hiérarchisée les uns par rapport aux autres, tout en vivant des ruptures ente ces positions et par rapport au reste de la société. L'exclusion sociale est d'autant plus fortement ressentie que la personne se trouve au bas de l'échelle"*[119]*.*

Aussi, si des mesures d'assistance à court terme sont nécessaires pour soulager les affres les plus criantes de la misère, elles devront être accompagnées de stratégies de changement à long terme afin de court-circuiter les mécanismes qui maintiennent ces populations dans la précarité. Différentes solutions ont été proposées. La première fut caritative et instinctive. Elle reposait sur le principe de compassion, que l'on ose croire universel. La deuxième fut politique, relevant du maintien de l'ordre, soit en mettant les pauvres au ban de la société, comme en France, en 1662, où les autorités enfermèrent à l'hospice général plus de trente mille personnes au chef de pauvreté, soit en tentant de rencontrer les problèmes connexes comme l'insécurité, la malnutrition ou la santé publique, voire plus radicalement en mettant les pauvres au travail via, par exemple, la création des 'workhouses' en Angleterre au 19ème siècle. La lutte contre la pauvreté s'est hélas aussi fondue dans un certain populisme, traduite en slogans scandés par des politiciens désireux de s'attirer le vote des classes inférieures, voire par certaines agences de coopération comme faire-valoir d'intentions moins avouables, telles la limitation de l'émigration ou la dissimulation de réformes douloureuses ici, ou de projets d'investissements pharaoniques là-bas[120]. Le pragmatisme suggère aujourd'hui de contenir la pauvreté dans des limites acceptables et surtout loin de ses frontières. Comment en effet tolérer que 1,2 milliards de personnes vivent avec moins d'un dollar par jour? Comment ne pas souscrire à la Déclaration du Millénaire proclamée par l'Assemblée Générale de l'ONU qui prévoit sa réduction de moitié d'ici 2015? Mais peut-on lutter sérieusement contre la pauvreté sans combattre la richesse et le principe d'accumulation? Question sans doute trop lourde de conséquence pour être abordée dans les institutions internationales.

Pour être efficaces, les actions doivent embrasser tous les domaines – de la gouvernance à l'économie en passant par l'aide sociale – et cela, de façon coordonnée. Les instances internationales ont mis en place des programmes propres à chaque pays au travers du 'Poverty Reduction Strategy Papers',

[117] BUREAU DU PLAN, "Rapport fédéral du développement durable, sur la voie d'un développement durable?", 1999, pp. 32-40
[118] VRANKEN, J. "Poverty, social exclusion and the city", 2001, p. 35
[119] BUREAU FEDERAL DU PLAN, "Rapport Fédéral du développement durable…", 1999, p. 43
[120] LOECKX, A., et al. "Urban trialogues", 2004, p. 252

(PRSP). Censés expliquer l'appropriation et la conjonction des efforts dudit pays. Faute d'alternative réaliste, ils s'inscrivent dans la logique d'experts néo-libéraux pour qui la maximalisation des performances économiques demeure le credo en se basant sur une croissance dont les dividendes devraient être redistribués.

Mais dans un contexte de globalisation de plus en plus imprévisible, le rôle d'une municipalité chargée d'assurer une meilleure répartition des richesses paraît illusoire. Simple vœu pieux rapidement désavoué par les pratiques despotiques ou la corruption qui perdurent[121]. Rares sont en effet les réglementations qui prônent un plus grand équilibre entre compétitivité et équité sociale ou luttent efficacement contre le dumping social et l'exploitation des plus pauvres. En fait, il ne s'agit pas uniquement de faciliter l'implantation des entreprises trans-nationales, mais de s'assurer qu'elles offrent un salaire décent à leurs employés tout en favorisant une cohabitation avec les petites et moyennes entreprises locales ainsi qu'avec le secteur informel, tous grands pourvoyeurs de travail pour les pauvres. Ces petites structures économiques sont, grâce à leur base familiale, souvent mieux inscrites dans le tissu social que des entreprises de plus grosse taille et contribuent d'autant mieux à la cohésion des communautés permettant, entre autres, aux femmes de développer des activités génératrices de revenus à domicile, tout en assurant la garde d'enfants. Elles entretiennent aussi de bonnes relations avec le voisinage au sein duquel le secteur informel reste un prestataire de services important et souvent plus performant que les pouvoirs publics. D'ailleurs plutôt que de promouvoir la privatisation de ces derniers, certains ont été jusqu'à défendre le principe de structures coopératives qui impliqueraient les communautés dans la gestion des réseaux et la professionnalisation de leurs services[122].

De Soto a ainsi rappelé que la solution se trouvait, en partie, aux mains des pauvres eux-mêmes et du secteur informel qui devait non pas être combattu mais soutenu[123]. Son étude menée au Pérou est la parfaite illustration des difficultés rencontrées un peu partout par l'économie parallèle pour subsister en dépit des barrières dressées par une administration tatillonne. Ainsi, pour entrer dans la légalité, une moyenne de 289 jours ouvrables était requise à Lima pour l'enregistrement d'un petit commerce. La révision d'un cadre législatif sortant le secteur informel de la semi-légalité, accompagnée d'une plus grande facilité d'accès au crédit, devrait avoir des conséquences positives et immédiates sur la pauvreté urbaine. En contrepoint, des mesures originales visant à une meilleure protection sociale et environnementale devraient être prises.

L'amélioration de l'infrastructure dans les quartiers déshérités et l'enregistrement des biens immobiliers des plus pauvres sont d'autres mesures concrètes permettant, à la fois, d'améliorer l'environnement et de réduire la pauvreté, comme devrait nous le prouver l'analyse de projets. Pourraient y être ajoutés le renforcement de la sécurité, l'élimination des chancres, l'investissement dans l'éducation et la santé qui, sur le long terme, peuvent s'avérer également payants.

2.5.3 La requalification des espaces

Si dans les débats des grandes conférences onusiennes, on perçoit la ville comme un condensé des problèmes sociaux, économiques et environnementaux de nos sociétés, on y a négligé les implications spatiales dans la conceptualisation d'un développement urbain durable. En effet, si le discours d'un Agenda 21 reconnaît que la plupart des problèmes issus de la globalisation doivent être résolus grâce aux initiatives locales et une volonté politique affichée, il laisse de côté leurs implications formelles en mettant plutôt l'accent sur l'institutionnel et la participation communautaire[124].

L'espace public et sa structuration, pourtant atouts majeurs de toute ville, sont souvent mis à mal. Aujourd'hui deux principaux problèmes sont identifiés: d'une part, la dégradation des centres-villes due à la perte de qualité du cadre bâti et la déstructuration des espaces, d'autre part, l'absence de cohérence spatiale au sein des banlieues, du fait de la rupture tant typologique que morphologique qui les coupent de l'ensemble et forment un agrégat d'entités sans dialogue entre elles[125]. Cette cassure physique accentue la ségrégation sociale qui se développe, elle-même favorisée par la pression foncière exercée en centre-ville. Cette déstructuration de l'espace public concourt à une perte de référent spatial qui déstabilise l'usager dès lors qu'il ne se sent plus protégé de son angoisse inconsciente du vide[126]. L'éclatement de l'espace urbain restera donc 'non durable' tant à cause des conséquences environnementales impliquées qu'à cause des dégâts sociaux et psychiques entraînés.

[121] DPU, "Implementing the Habitat Agenda", 2001, p. 14-16
[122] WAKELY, P., et al. "Sustainable urban development", 2002, p. 40
[123] DE SOTO, H., "The mystery of capital", 2000
[124] KONING, J., "Social sustainability in a globalizing world: context, theory and methodology explored", 2001, pp. 69-70
[125] ESTEBAN, J., "The planning project: bringing value to the periphery, recovering the centre", 2004, p. 113
[126] NEILL, W., "Memory, spatial planning and the construction of cultural identity…", 1999, p. 8

Réceptacle d'une multitude d'activités et de symboles culturels, la ville est, par essence, le lieu d'expression de la collectivité. Au début des années septante, Manuel Castells, la percevait comme la résultante de toutes les relations sociales qui, dans la société capitaliste, sont d'abord d'exploitation[127]. La ville était alors perçue comme le fruit des acteurs sociaux en présence, de leur capacité à contrôler la propriété du sol et de mobiliser des ressources pour bâtir. Ces différents agents confrontés l'un à l'autre, consultent des agendas variés, parfois antagonistes. L'espace urbain était compris ainsi comme le champ clos des conflits qui ne manquaient pas d'éclater entre les différents protagonistes, un espace de contestation et de négociation sociale entre des acteurs qui agissent dans des univers différents.

Par la suite, la globalisation permettra à des investisseurs étrangers d'influer lourdement sur le contexte local, le patrimoine laissé en héritage par les générations passées devant être négocié par les générations présentes. Dès lors réceptacle d'un dialogue trans-générationnel où s'entrechoquent différents temps et différents acteurs, la ville se construit, se modèle, se réinterprète par les générations successives qui l'habitent. Ainsi les diverses coalitions du passé se télescopent ou se juxtaposent, pour le pire comme pour le meilleur, avec celles du présent; ce qui contribue à la singularité, à l'identité de chaque ville considérée[128].

Dans son livre *'The image of the City'*, Lynch fit remarquer que les gens ont une image de la ville basée sur des points de repère qui leur sont essentiels à leurs interactions avec elle[129]. En pénétrant ces espaces et bâtiments caractéristiques, parfois remarquables, ils entrent en communication dynamique avec leur ville. Par le truchement de ces intermédiaires, ils lui donnent sens et symbolique. Dès lors l'appropriation culturelle de l'espace de la ville se met en marche. Ce point de vue est partagé par H. Lefebvre pour qui l'espace urbain résulte de processus non seulement sociaux mais aussi culturels; lieu multifonctions de vie et de production, d'échange ou de confrontation, d'expression culturelle, ou religieuse, à vocation tout autant politique que sociale, signe et symbole, et ce, particulièrement en centre-ville où la majorité des monuments publics sont dressés[130]. L'auteur souligna la dimension symbolique de la ville dans l'imaginaire de ceux qui l'appréhendent. Il put ainsi distinguer les représentations spatiales des professionnels, qui manquaient le plus souvent de sensibilité critique, de la pratique quotidienne des usagers alimentée par la symbolique qu'ils donnaient à leurs représentations spatiales[131]. Produire de l'espace dans la ville est donc lié à la création de sens car ce lieu, véritable théâtre social, dépend des mémoires et des pratiques signifiantes qui impriment son identité. L'espace urbain n'est donc pas neutre. Il est non seulement structuré afin d'accroître la capacité de production, d'information et d'innovation d'agents responsables de son développement mais est aussi producteur de sens[132].

En écho, le cadre bâti, l'organisation et la structuration spatiale urbaine sont des éléments constitutifs important de l'attachement des personnes à ce lieu. L'identité individuelle devient ainsi un collage d'identifications collectives[133] dont l'assemblage a toujours pris place dans un contexte marqué par des relations de pouvoir exprimées dans la pierre, par ses attributs, matériaux et symboles nés de l'histoire, de la géographie, de la biologie, d'institutions productrices ou reproductrices; autant de la mémoire collective que de fantaisies personnelles. L'identité culturelle peut *"être considérée comme constitutive des identités collectives particulièrement puissantes donnant du sens et de la cohésion à des groupes sociaux diversifiés en terme d'expérience"*[134]. Il s'agit de formes 'd'identité première' qui ont un rôle essentiel dans la structuration des groupes. Neill renforce ce point de vue en déclarant *"l'expérience de l'espace dans la ville fournit pleins d'opportunités pour l'identité individuelle et collective de se former et de s'affirmer. L'espace urbain et ses divers services, musées, galeries, restaurants, marchés…. Tous ont leur part dans la construction de l'identité et de la différence"*[135]. L'implication de la mémoire collective dans la constitution de l'identité du groupe et dans le processus de création du cadre bâti est donc de première importance pour une pratique urbaine sensible à l'identité culturelle, toujours en gestation. Elle requiert l'attachement à un passé et des symboles inscrits dans une continuité narrative et physique du lieu dans lequel ils s'érigent.

[127] CASTELLS, M., "La question urbaine", 1972, pp. 117-128
[128] LOECKX, A., et al. "Urban trialogues", 2004, p. 158
[129] LYNCH, K., "The image of the city", 1960
[130] LEFEBVRE, H., "Réflexions sur la politique de l'espace", 1970, p. 10
[131] LEFEBVRE, H., "The production of space", 1991
[132] SCHHNBRODT, R., "Sociologie de l'habitat social", 1979, p. 51
[133] JENKINS, R., "Social identity", 1996, p. 179
[134] CASTELLS, M., "The power of identity", 1997, pp. 6-7
[135] NEILL, W., "Memory, spatial planning and the construction of cultural identity…", 1999, pp. 5-6

Alors que les structures économiques et sociales s'exportent sous l'effet de la globalisation, l'homme cherche à s'enraciner à nouveau, poussant les identités régionales ou nationales à s'exprimer. Ce paradoxe de politiques de plus en plus nationalistes dans un monde de plus en plus ouvert est stigmatisé dans les années nonante par Castells, pour qui les gens s'efforcent de donner du sens dans un monde dont ils perdent le contrôle. Ils créent ainsi des identités défensives et se battent pour la reconnaissance de la spécificité de leur région, de leur ville, voire de leur rue[136]. Dès lors, en dépit de l'aliénation de l'espace par un capitalisme globalisé qui utilise partout la même dialectique – quartiers d'affaires, centres commerciaux, habitations pavillonnaires, et autres autoroutes urbaines – on n'assiste pas à l'homogénéisation culturelle que d'aucuns avaient annoncée[137]. Les spécificités de lieu, même fragiles, dans lequel ces artifices s'expriment, n'en sont pas pour autant effacées. Devant un tel constat, il ne s'agit pas d'appliquer des formules toutes faites pour résoudre les problèmes que la globalisation entraîne mais de développer des solutions spécifiques à chaque contexte, issues d'analyses pointues. Le concept de *genius loci* développé par C. N. Schulz, n'est donc pas une idée romantique ou obsolète mais reste d'actualité. Comme ces références semblent le démontrer: par l'Histoire, les conflits et des dialogues enregistrés, par l'identité culturelle produite, chaque espace urbain reste unique. La spécificité de chaque lieu, aussi pauvre ou dénaturée soit-elle, mérite ainsi d'être cultivée, mise en valeur, réinterprétée.

L'espace urbain sert donc bien de réceptacle au triptyque de la durabilité. Mais il conserve une logique, une histoire, une symbolique qui lui sont propres avec lesquelles composer pour offrir une valeur ajoutée à ses usagers. Le développement urbain durable n'a donc pas pour tâche unique d'effacer les traces les plus flagrantes de l'inégalité sociale et de la dégradation environnementale ni d'établir un simple équilibre entre consommation et production d'espaces. Il lui incombe aussi de restructurer la croissance des villes, d'assurer leur cohérence spatiale et de promouvoir la culture locale ainsi que la cohésion sociale par le biais de la requalification de l'espace public, représentation, par excellence, de la citoyenneté. La démarche implique d'identifier les potentialités et les manquements, puis de s'atteler à une meilleure articulation des espaces en s'appuyant sur les premiers pour assembler les seconds.

Le futur des villes dépend donc de leur capacité à revitaliser leur centre grâce à des valeurs de coexistence et d'innovation, à renouer avec leur périphérie et réaliser un ensemble cohérent et, enfin, à les inscrire de façon harmonieuse au sein de leur région pour dessiner un espace structuré et un environnement de qualité[138]. Il s'agit donc bien de régénération de la ville en liant sa transformation à la mémoire, l'innovation à l'héritage, le progrès à l'équité, l'accessibilité globale à la particularité locale, tout en assurant une liaison aussi bien physique qu'institutionnelle avec la périphérie et la région. On ne pourra relever un tel défi uniquement avec les forces du marché. Tous les acteurs doivent s'impliquer, à commencer par le pouvoir public – en tant que guide du processus, d'abord, mais aussi comme garant des intérêts de la collectivité – la société civile ensuite en tant qu'utilisatrice et productrice d'espaces. Réflexion qui fait une nouvelle fois écho à celles de Lefebvre et son concept de 'droit à la ville'. Lequel rassemble une série de principes utiles pour asseoir une autre citoyenneté libérée des relations sociales capitalistes via une démocratie de type classique au sein de laquelle les habitants pourraient façonner à la fois le futur de leur ville et celui de l'économie mondiale[139]. La revitalisation de l'espace public devient ainsi une autre occasion d'assurer l'équité dès lors qu'elle veille à donner accès, en toute égalité, aux diverses facilités qu'offre la ville et qu'elle permet par sa structure, aux différentes classes sociales de se côtoyer.

Parce que l'espace englobe toutes les disciplines, en tant que medium dans lequel s'expriment les changements culturels et les valeurs locales et en qualité de régulateur des comportements des classes sociales, il présente une excellente plate-forme pour initier la négociation entre les composantes de la société[140]. Les lieux sujets à conflits offrent aussi d'excellentes opportunités pour générer le dialogue et intégrer intérêts particuliers et collectifs dans une même solution. Pour ce faire, des outils de conception doivent être développés pour maximaliser les potentiels au sein d'une vision fédératrice. Par ce biais, un projet peut dépasser la problématique locale et s'inscrire dans la trame de la ville sur le long terme.

Ainsi que le suggère cette revue littéraire, la durabilité urbaine doit se baser sur un usage beaucoup plus rationnel et approprié des ressources locales et de ses potentialités. Cela peut débuter par une analyse approfondie du contexte, de son passé, de ses atouts et inconvénients, déboucher sur l'élaboration d'un long terme qui assure ensuite la solution des problèmes quotidiens grâce à des actions inscrites dans cette vision, le tout conçu et mis en œuvre par l'ensemble des acteurs en

[136] CASTELLS, M., "The power of identity", 1997, p. 8
[137] LOECKX, A., et al. "Urban trialogues", 2004, p. 158
[138] NELLO, O., "Urban dynamics, public policies and governance…", 2004, p. 38
[139] LEFEBVRE, H., "Le droit à la ville", 1968
[140] LOECKX, A., et al., "Urban trialogues", 2004, pp. 161-165

recherchant la solution des conflits et la convergence des intérêts[141]. Cette méthode s'inscrit dans le principe de la planification structurelle stratégique que nous expliciterons plus amplement par la suite. Pas question donc de confier le pouvoir à l'une ou l'autre des parties, mais les faire travailler ensemble autour d'un projet fédérateur. Aussi sensible à la cohérence urbaine qu'innovant, ce projet conçu par des architectes et urbanistes aura pour objectif de générer des synergies entre parties fragmentées de la ville dans des actions orientées à la fois sur les court, moyen et long termes. C'est sur une telle base que des projets de revitalisation du centre-ville et d'intégration de la périphérie ont vu le jour un peu partout en Europe depuis ces vingt-cinq dernières années. Ils s'articulent autour d'infrastructures et d'équipements publics, en y intégrant les investissements privés et se caractérisent aussi par l'importance accordée aux espaces publics. Des exemples concrets mériteront un examen approfondi que la troisième partie du travail offrira.

2.6 L'évaluation de la durabilité

L'évaluation, ou le suivi des actions entreprises, émarge au principe du développement durable[142]. Cette étape est importante car elle permet de vérifier si l'action réalisée remplit les objectifs préalablement établis sans pour autant produire des effets secondaires négatifs dans l'un ou l'autre domaine de la durabilité. Elle fait partie du processus de va-et-vient entre réflexion, action et dialogue qui anime autant le développement durable que la planification stratégique, comme nous le verrons par la suite. Mais ce type d'exercice est difficile à pratiquer d'abord parce que la durabilité urbaine reste un concept flou et qu'ensuite elle intègre des éléments parfois difficilement observables et donc mesurables. Il faut alors les démonter en indicateurs quantifiables[143]. La forme urbaine et la durabilité sociale sont parmi les plus difficiles à appréhender de façon normée. Le première pourra être fractionnée en unités plus préhensibles, comme la typologie des bâtiments, le tracé de rues, les niveaux de densité, la seconde en interactions et intégrations sociales, en niveaux de satisfaction ou de sécurité[144].

Les centres de recherche en construction se proposent d'évaluer les procédés durables des bâtiments via une vision technicienne et donc réductrice de l'art de bâtir. Mais ils fournissent une foule d'informations destinées à guider les choix conceptuels et techniques[145]. Nous nous contenterons de rappeler certains d'entre eux comme l'International Initiative for a Sustainable Built Environment (IISBE), le Sustainable Building Information Center (SBIS), l'Agence Internationale de l'Energie, le Building Green, ou le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment[146]. Ces outils d'aide à la décision sont utiles aussi bien au niveau du choix du site, de l'organisation du projet, des matériaux utilisés que des équipements à fournir. Certains sont accompagnés de logiciels de calcul, comme celui du Building Research Establishment Environmental Assessment Method (BREEAM), ou encore le EcoHomes, qui en a développés, depuis 1993, en Angleterre, une série basée sur différents listings adaptés aux programmes. Y sont repris les éléments considérés – énergie, transport, pollution, matériaux, gestion de l'eau, santé et bien-être – ainsi que des solutions possibles. La méthode Energy and Environmental Design (LEED)[147] développée par le Green Building Council aux Etats-Unis, alloue un certains nombre de crédits à une liste de thèmes afin d'accroître les performances environnementales du projet en les classant suivant quatre niveaux.

De manière similaire, l'approche Haute Qualité Environnementale (HQE) du Centre Scientifique et Technique de la Construction vise à améliorer la qualité écologique des bâtiments neufs ou existants en France. Il existe également des systèmes d'évaluation internationaux, comme le logiciel d'évaluation développé par The International Initiative for Sustainable Built Environment ou celui de la Society of Building Science Indicators SBSE[148] qui a servi de base à l'élaboration d'une grille d'analyse utilisée dans la présente étude et détaillée dans la quatrième partie du travail. Ces méthodes se focalisent pour l'essentiel sur des volets écologique et technologique, délaissant quelque peu les autres dimensions du développement durable, d'où la nécessité de les compléter.

En urbanisme, les Agenda 21 locaux les plus récents font état d'indicateurs quantifiables relatifs à différents domaines, tel que l'économie, l'éducation, le logement, la santé, la sécurité, la mobilité, la coopération, l'énergie, l'environnement – à savoir traitement de l'eau, des déchets, qualité de l'air, zones

[141] VERSCHURE, H., "Introducing the theme of Local Agenda 21", 2002, p. 17
[142] BUREAU FEDERAL DU PLAN, "Rapport Fédéral du développement durable…?", 1999, p. 45
[143] TRRAGA, O, NGEL, M., "A conceptual framework to assess sustainability in urban ecological systems", 2006
[144] MASNAVI, M., R., "Measuring urban sustainability: developing a conceptual framework…", 2007, pp. 188-197
[145] DE MYTTENAERE, K., "Vers une architecture soutenable", 2006, pp. 207
[146] Voir les sites: www.iisbe.org, www.sbis.info, www.iea.org, www.buildinggreen.com, www.cstb.fr
[147] Voir www.bre.co.uk et www.usgbc.org
[148] www.sbse.org

naturelles – la planification spatiale, et le développement urbain et communautaire[149]. Si aucun n'a encore débouché sur une méthode d'évaluation efficace, la méthodologie développée par le centre de recherche Telos parait, elle, prometteuse: conçue dans le cadre de l'analyse de la durabilité d'une région des Pays-Bas, elle s'attela à quantifier les progrès accomplis suivant les trois axes du développement durable, économie, social et environnement, en mesurant les tensions de leurs interactions. Un graphe triangulaire permet de visualiser l'impact des actions et les tensions développées entre les trois champs et de procéder à des simulations[150]. Mais en mettant en avant les interconnexions et les éventuels déséquilibres, cette analyse souligne la nécessité de travailler de concert et stimule le débat entre les différents acteurs impliqués dans le développement de la région. Au vu de ces résultats positifs, cette approche nous servira de base à une deuxième méthode d'évaluation des projets de logements à HCMV.

[149] DEVUYST, D., HENS, L., DE LANNOY, W., "How green is the city,…", 2001
[150] TELOS, "Sustainable development in Brabant: Monitoring and measuring explained", 2001

3. REVUE DE PARADIGMES ARCHITECTURAUX ET URBAINS CONTEMPORAINS

Résultant d'interactions entre un régime donné, un site, une discipline et une pensée érigée comme modèle, les paradigmes architecturaux et urbains développés tant en Occident que dans les pays de feu le bloc communiste, durant ces deux derniers siècles, ont diversement influencé l'habité tant dans leur pays d'origine qu'au Vietnam. Des convictions idéologiques fortes au service de régimes tant démocratiques que dictatoriaux ont guidé l'émergence de paradigmes clairs jusque dans les années cinquante; ceci a permis à l'architecture et à l'urbanisme de concrétiser dans l'espace les idées dominantes. Par la suite, la société civile s'est plus clairement exprimée et s'est engagée plus activement dans le débat public, en Occident tout au moins, au point de déboucher sur la création d'une société de réciprocité conduisant à des formes spatiales hybrides. Depuis, le monde contemporain devient plus complexe et est fait de coalitions changeantes, alors que capitalisme globalisé, basé sur l'initiative privée et le liberté d'entreprendre, s'installe tout aussi bien au sein de régimes totalitaires que démocratiques. Les déclinaisons de formes animent les disciplines architecturales et urbaines contemporaines et reflètent un monde paradoxal à bien des égards. Comment, dans ce contexte, développer un urbanisme durable qui nécessite des actions radicales et donc courageuses? Pour répondre à cette question, et bien que le propos ne soit pas d'en retracer l'historique dans le détail, certaines idées fortes ayant marqué les établissements urbains et l'art d'habiter méritent d'être rappelées, d'autant que, beaucoup d'entre elles alimentent toujours le débat actuel tant en Occident qu'en Orient.

3.1 L'évolution de la théorie des villes et de l'habitat en Occident

3.1.1 De la ville industrielle aux utopistes

Par l'interaction de forces techniques et socio-économiques, la révolution industrielle a métamorphosé la ville traditionnelle, à commencer par sa taille, à l'exemple de Londres dont la population sextupla au cours du 19ème siècle. Cette croissance démographique sans précédent fut alimentée par la mécanisation de l'agriculture qui libéra les bras dont l'industrie naissante avait besoin. Elle transforma d'abord les vieux quartiers résidentiels en taudis avant qu'un habitat à moindre coût, sur-densifié et sans infrastructures, fût édifié au plus près des usines, à défaut de moyens de transport adéquats[151]. Une telle congestion priva ces chancres de lumière naturelle, de ventilation et d'espace. La sordidité des quartiers ouvriers, leurs conditions sanitaires déplorables, le danger d'épidémies et la crainte de troubles sociaux dans le chef de la classe aisée, poussèrent, dès 1860, aux premières éradications de bidonvilles, comme à Edimbourg par exemple, avant que philosophes et philanthropes ne se résolvent à offrir de meilleures conditions de vie à la classe laborieuse. Sous leur impulsion, le gouvernement britannique promulgua l'Acte de Santé Publique de 1875 qui imposa des normes de construction strictes visant à élargir les rues, promouvoir la ventilation naturelle et offrir de plus grands espaces aux maisons ouvrières. Si cette loi contribua à diminuer la surpopulation, la médiocrité des standards de construction utilisés ne permit pas de sortir ces quartiers de l'insalubrité.

Suivant l'idéologie de l'époque qui voulait opposer ville et campagne, dans la foulée de Boulé, les utopistes développèrent de nouvelles formes d'habitat collectif, soit des immeubles à faible densité d'occupation, en contact avec la nature, en opposition aux quartiers ouvriers, soi-disant sources de troubles sociaux. Une telle typologie devait, par ricochet, asseoir les contrôles économique, politique et social de la classe dominante. Une première ébauche fut proposée en 1804 par Ledoux, au travers de la ville idéale de Chaux. Elle était constituée de cercles concentriques ayant pour centre commun les activités administratives et commerciales, entouré de l'habitat, puis des industries et enfin de l'agriculture. L'interaction des échanges humains, alors au centre de la réflexion, conférait au logement la vertu de cimenter l'ensemble urbain. Vint ensuite le concept de la 'nouvelle harmonie' d'Owen, puis celui du Phalanstère de Fourier, bientôt suivis du Familistère de Godin en 1860. Habitat groupé édifié selon un idéal de collectivité fonctionnant un peu à la manière des phalanges de la main, il se présentait sous forme d'une unité d'habitation d'environ deux mille personnes formant coopérative, conçue comme 'le palais du peuple', divisée en petites unités d'habitation, disposant de nombreux espaces voués aux activités communautaires. Le Familistère de Guise concrétisa cette utopie en associant au lieu de travail, un palais sociétaire et différents équipements, bases d'une société harmonieuse.

[151] FRAMPTON, K., "Modern architecture. A critical history", 1980, pp. 20-21

Ebenezer Howard élabora, lui, le concept de cité-jardin, imaginée pour *"rendre cette population rurale à la terre"*[152]*.* Conçue dans le but de former une communauté de taille limitée et destinée à un groupe d'industries, elle organisait autour d'un centre les différents édifices publics. Isolée de son environnement par une ceinture verte, elle était toutefois reliée au monde par le rail. Avec ses immeubles bas de moyenne densité en contact direct avec la nature, la cité-jardin, caractérisée par une implantation en périphérie, bien circonscrite par une planification stricte et contrôlée, s'inscrit dans la logique des communautés autosuffisantes des utopistes. Synthèse entre ville et campagne, elle se plaçait dans la prolongation de l'époque victorienne en privilégiant la maison unifamiliale entourée de verdure mais inscrite dans un ensemble urbain cohérent, symbole de la prépondérance de la vie privée sur les relations sociales[153]. Paternaliste, ce mouvement avait pour intention de changer la morale du petit peuple en lui offrant un meilleur cadre de vie avec l'espoir qu'une civilisation coopérative pourrait être atteinte par de petites communautés marquées territorialement au sein d'une société décentralisée[154]. Howard se faisait ainsi le chantre de la décentralisation contenue dans des entités urbaines clairement définies. Sa vision fut concrétisée, en 1903, à courte distance de Londres, à Letchworth. Si la démonstration y fut faite que la cité-jardin était vivable et même agréable, la dépendance de ce satellite par rapport au centre de gravité révéla la nécessité de placer une certaine distance entre ces deux entités pour assurer le minimum d'autonomie souhaitée. En phase avec la demande d'une population étouffant dans les villes sur-densifiées et polluées, les cités-jardins se développèrent donc dans de nombreux pays, tantôt sous forme de ville, tantôt sous forme de cités de logements sociaux définies par des règles de construction strictes et clairement circonscrites mais toujours dépendantes d'un centre plus important.

Durant cette première moitié du 19ème émergea le concept de logement social, terme reprenant tout logement géré par un collectif ou un pouvoir public et fourni par des associations gouvernementales ou philanthropiques afin de répondre au droit d'un logement pour tous. D'autres initiatives virent ainsi le jour, comme en Suisse alémanique, par exemple, où des expériences de propriétés semi collectives étaient tentées[155]. En France, le mouvement des 'hygiénistes' était lancé, poussant l'État en 1904 à promulguer une loi institutionnalisant les Habitations à Bon Marché (HBM), précurseurs des HLM. En Angleterre, la dépression de la fin des années vingt poussa au retour d'une politique 'sanitaire', les subsides étant alloués uniquement aux gens affectés par les programmes d'éviction de taudis.

Les différents changements de la ville européenne de cette époque se firent le plus souvent sous le contrôle de l'Autorité. En effet, en dépit de l'esprit libéral, on lui reconnaissait un droit d'intervention dans certains domaines, dont l'urbanisme. Ce dernier devint un instrument efficace pour asseoir le pouvoir en place, comme le montre l'intervention de Haussmann dans Paris. Celui-ci se chargea non seulement d'assainir mais aussi de rebâtir, d'une manière quelque peu tyrannique, la capitale française suivant des principes de l'architecture néo-conservatrice, qui par ses jeux géométriques figèrent la ville dans son développement. C'est aussi durant cette période que les nouveaux moyens de communication, le train d'abord, l'automobile ensuite, se répandirent et permirent aux métropoles de changer d'échelle en offrant la mobilité que l'arrivée massive de nouveaux migrants exigeait. C'est donc par leur intermédiaire que l'homme s'est affranchi de la ville, a pu se répandre dans les campagnes et créer le phénomène de banlieue. Comme le note T. Sieverts *"de l'emploi du train résulte l'expansion de la ville en étoile, de celui de la voiture le remplissage des interstices, et de l'électricité l'expansion sans fin"*[156]*.* Selon l'auteur ces nouvelles technologies ne sont pas seules en cause, les forces ayant produit la ville compacte avaient préalablement disparu – protectorat religieux et temporel, féodalisme, murs d'enceinte…

L'origine étymologique de 'banlieue' vient de 'ban', terme apparu au treizième siècle pour désigner la juridiction qu'une ville exerçait dans un périmètre d'une 'lieue'. Avec l'accélération de la croissance urbaine, le terme s'étendit aux environs immédiats d'une ville[157] dans lesquels étaient généralement situées les entreprises. C'est naturellement autour de ces dernières que les communautés de travailleurs grandirent, alors que les terrains y étaient souvent moins chers. Mais la banlieue n'était pas uniquement le privilège des pauvres. Des quartiers victoriens fleurirent au sortir de Londres, dès le milieu du 19ème siècle, suivant les tracés du chemin de fer, alors qu'il fallut attendre la fin du siècle, mais surtout la fin de la deuxième guerre mondiale, pour que des quartiers bourgeois s'implantent aussi dans les périphéries du vieux continent.

[152] HOWARD, E., "Garden cities of tomorrow", 1902
[153] BENEVOLO, L., "History of modern architecture", 1977, p. 351
[154] BREHENEY, M., "Centrists, decentrists and compromisers: views on the future of urban form", 1996, p. 16
[155] LORENCEAU, R. "Les coopératives d'habitation en Suisse alémanique. Une diffusion de la propriété", 1994, p. 101
[156] SIEVERTS, T., "Cities without cities", 2003, p. 1
[157] GUINOCHET, F., in GEO, "Les banlieues du monde", N°333, Novembre 2006, pp. 34-46

3.1.2 L'urbanisation aux Etats-Unis et l'émergence du mouvement moderne

Aux Etats-Unis, la cité-jardin conduisit à l'accélération de la transformation géographique, sociologique et politique des villes. Initiée par un rejet moral des excès de la vie urbaine et l'émergence de l'individualisme, elle naquit dans les années vingt, autour de New York et de Chicago. Ce mouvement de dislocation correspondait aux valeurs puritaines des classes moyennes blanches en mal de contact avec la nature. Dans la ligne de Geddes, convaincu de l'influence de l'organisation spatiale sur les processus sociaux, Mumford prétendait que la structure des villes modernes était partiellement responsable de nombreux problèmes de la société occidentale. Il prônait une relation organique entre les gens et leur cadre de vie, en idéalisant la ville médiévale face à l'étalement des mégalopoles. Il considérait ce dernier modèle trop proche de la ville romaine qui finit par s'effondrer sous son propre poids. Sur base de cette critique, il développa la théorie de la ville polynucléaire, ensemble d'entités idéalement autosuffisantes et édifiées en réseaux[158]. Sous l'influence de ces deux précurseurs, ainsi que de Gutkind et de l'Association Américaine de la Planification Régionale, des planificateurs américains élaborèrent un urbanisme axé sur le développement de quartiers résidentiels monofonctionnels, des banlieues structurées en petites villes secondaires, s'opposant ainsi au développement de grandes métropoles aux quartiers diversifiés. Ils promurent une décentralisation modérée, faite de villes nouvelles et de régénération des autres, renvoyant dos-à-dos les visions extrémistes centralisatrice et décentralisatrice. Un thème récurrent de leur discours était la place de toute localité au sein d'un contexte physique, économique et social plus vaste.

Durant les années vingt, F. L. Wright constata que l'avènement de la voiture et de l'électricité allait détacher les liens fédérateurs de la ville qui allait ainsi s'étendre dans les campagnes. Plutôt que de contrer le phénomène, il proposa de l'accompagner car, pour lui, une meilleure qualité de vie pourrait être assurée par un habitat rural disposant d'écoles, commerces et unités de production étalés dans un paysage campagnard. Il ne voulait donc pas marier ville et campagne mais les fusionner. Il eut raison de penser que cette forme de développement allait rencontrer les faveurs du public; il eu tort de croire que ce développement serait planifié. En effet, un mouvement conduit par des forces diverses mais basé sur la toute-puissance d'une l'automobile démocratisée produisit une sub-urbanisation massive, voire la dislocation du tissu urbain aux USA. Celle-ci permit à la classe moyenne de s'échapper d'un centre-ville décrié, car synonyme de tous les dangers et dès lors dévolu au tertiaire et aux pauvres, souvent noirs, qui se regroupèrent dans les quartiers résidentiels délaissés jusqu'à prendre la forme de ghettos. La *suburb* quant à elle, avant tout réservée aux classes moyennes et supérieures, ne cessa d'enfler.

En France, T. Garnier développa au tout début du vingtième siècle le concept de 'ville industrielle', modèle théorique d'une ville de taille moyenne où environ trente-cinq mille habitants devaient être logés dans des ensembles à cinq ou six niveaux, construits suivant une trame régulière. Basé sur des préceptes économiques et techniques précis, ce modèle empruntait ses idées au mouvement régionaliste français qui plaidait pour la décentralisation et le fédéralisme. Il fut aussi le précurseur du zonage des fonctions préconisé par la Charte d'Athènes. *"Il s'agissait avant tout d'une ville socialiste, sans murs ou propriétés privées, sans église, poste de police ou palais de justice, une ville ou tout espace non construit était parc public"*[159]*.* Le modèle de Garnier devait être plus autonome que la cité-jardin, grâce à l'apparition d'une industrie lourde, mais aussi plus extensible. Ainsi, tandis que Wright influençait le monde anglo-saxon, Garnier servit de référence en Union Soviétique.

Dans la France de l'entre-deux-guerres, Henri Sellier s'attela à équiper la banlieue parisienne de logements sociaux, d'abord sous forme de petites cités-jardins de l'ordre de deux cents unités, puis promut l'habitat pour le grand nombre. Plus de quinze mille logements furent ainsi construits sous forme d'immeubles collectifs ou individuels répartis dans une végétation généreuse en symbiose avec le réseau urbain. C'est dans l'une d'elles que deux tendances marquantes du 20ème siècle se rencontrèrent en 1935: le mouvement des HBM d'un coté, celui des rationalistes de l'autre, ce dernier défendu par A. Perret[160]. Deux visions émergèrent ainsi; l'une socialiste basée sur un habitat social et collectif concentré autour d'un parc industriel, l'autre plus philanthropique, proposait un habitat subventionné plus dispersé et pas forcément lié aux zones de production. En Belgique, où, plus qu'ailleurs, la politique prônée restait celle de l'accès à la propriété, cette dichotomie se transforma en affrontement entre deux idéologies: la première, promue par les gens d'obédience catholique, s'appuyait sur les vertus morales du monde rural et de la maison individuelle avec jardin. Elle poussait à la dispersion dans la campagne de l'habitat et des industries. La deuxième, défendue par les socialistes, favorisait un modèle urbain

[158] MUMFORD, L., "The Culture of Cities", 1938
[159] FRAMPTON, K., "Modern architecture. A critical history", 1980, p. 103
[160] TAJAN, D., "Le logement social en France", Ville de Pantin, service archives – patrimoine, 2000, p. 2

révolutionnaire, où des immeubles collectifs bon marché devaient se concentrer en ville autour des industries, à condition que la spéculation foncière puisse être maîtrisée.

Dans une Europe épuisée, à la sortie de la première guerre mondiale, les modernistes voulurent imposer une vision neuve; laquelle proposait de satisfaire les demandes fonctionnelles exigées en étendant à la construction les principes de rationalisation industrielle via la standardisation de l'habitat et en libérant la ville de toute référence à l'Histoire. Lutter contre le désordre urbain et créer un ordre qui satisfît aux exigences de la société moderne supposaient une doctrine; elle fut introduite dès 1928 dans les Congrès Internationaux d'Architecture Moderne, les CIAM. L'architecture qu'ils produirent *"cherchait à épouser la forme même des besoins auxquels ils correspondent"*[161]. CIAM II introduisait ainsi le concept des besoins minimums auquel le logement devait répondre. La ville, devenue d'abord industrielle, devait s'articuler autour de quatre fonctions: habiter, travailler, se récréer et circuler; ses plans devaient donc former un tout intégré où serait déterminée la structure de chacun des secteurs attribués à ces fonctions. C'est lors de CIAM IV à Athènes, en 1933, que Le Corbusier émit l'idée que le principe de la ville traditionnelle devait être aboli. Il avait entrepris, depuis 1922, des recherches pour définir la forme d'une ville nouvelle, notamment au travers du 'Plan Voisin' destiné à l'extension de Paris. Celle-ci fut perçue *"comme une ville de l'élite capitaliste, de l'administration et du pouvoir avec des cités-jardins pour les travailleurs et les industries situées derrière une ceinture verte entourant la ville"*[162]. Il proposa une approche résolument moderne dans laquelle la densité maximalisée serait atteinte par des immeubles de soixante étages limitant l'emprise au sol à 12%, mais isolés au sein de grands espaces ouverts, dédiés au loisir et au transport. Suite à la crise économique de 1929, ces plans ne furent pas mis à exécution. Au travers de ce concept Le Corbusier se faisait bien l'avocat de la centralisation, voulant, non pas comme F.L. Wright, réduire la densité urbaine, mais l'augmenter par la verticalité et dégager des espaces publics au pied des tours.

L'architecte franco-suisse s'attela également à la rationalisation des besoins et des comportements humains en fixant des standards applicables au logement. Cette recherche de standardisation aboutit au concept 'd'unité d'habitation', censée répondre aux besoins normés de l'homme moderne. Le confort ne devait plus être le privilège de la bourgeoisie mais être accessible à tous par la standardisation des moyens de production et l'augmentation du niveau de vie. Il concrétisa ses idées dans la Cité Radieuse de Marseille, véritable manifeste moderniste, inaugurée en 1952. Ville linéaire, en théorie infinie, elle rassemblait bon nombre des idées que l'architecte avait développées depuis un quart de siècle. Il s'agissait d'un nouveau modèle d'habitat urbain intégrant logements et équipements au sein d'une même entité, sorte de cité-jardin verticale, où les fonctions secondaires, galerie marchande, hôtel, école maternelle, gymnase et théâtre en plein air, seraient mixées au logement. Il utilisa le 'Modulor', abaque basé sur les proportions humaines, pour dessiner un immeuble posé sur pilotis dont les 337 cellules transversales à double niveau étaient desservies par des rues intérieures. Il s'agissait d'une architecture totale, à la fois sociale et technique mais aussi plastique où la course du soleil définissait rigoureusement l'orientation des façades, l'importance des ouvertures et des protections solaires.

Le mouvement moderniste s'exprima aussi en Allemagne où, plus qu'ailleurs, il s'agissait d'explorer de nouvelles formes moins onéreuses que les traditionnelles, tout en s'accommodant d'une main-d'œuvre peu qualifiée. Ce pays fut ainsi un excellent tremplin pour les nouvelles idées en vogue, dont le Bauhaus fut la fidèle caisse de résonance. Les avant-gardes à la base de ce mouvement, tels Ernst May et Adolf Meyer, diffusèrent leurs idées dans le magazine *'Das Neue Frankfurt'*, où ils exprimèrent leur intention de définir des standards pour catégoriser les comportements humains en développant des projets basés sur l'isotropie et la répétition. On retiendra l'expérience, en 1927, de Ernst May à Frankfurt comme symptomatique de la concrétisation de la nouvelle société à laquelle il aspirait. S'inspirant du concept de la cité-jardin, il tâcha de réintroduire la nature dans le tissu urbain en développant des villes satellites reliées par des moyens de transport rapides, dont la voiture. Ces villes devaient offrir la plupart des services tandis que les activités plus spécialisées étaient réservées au noyau central autour duquel elles devaient graviter. Pour May, le logement idéal restait la maison pavillonnaire, seule capable de rattacher la famille à un morceau de nature. Il en vint à la villa entre mitoyens, dont il étudia l'implantation pour optimiser l'ensoleillement tout en standardisant les différents éléments jusqu'à y introduire les premiers panneaux de béton préfabriqués.

De son coté, Gropius se proposa de faire appel à de nouvelles formes de logements basées sur la modulation, la préfabrication et la rationalisation des éléments de construction afin de garantir une production de masse. Comme Le Corbusier, il étudia au moyen de divers diagrammes les choix possibles entre deux extrêmes: la basse densité faite de bâtiments de peu d'étages et la haute densité

[161] FICHET-POITREY, F., "L'architecture fonctionnelle", 1967, p. 145
[162] Idem, p. 154

obtenue grâce à des tours; il privilégia la deuxième solution car elle réservait les surfaces au sol à l'espace public.

Le logement social développé en Europe durant cette période fut le plus souvent un espace mono-fonctionnel, commerces et équipements collectifs n'y étant guère favorisés, inscrit dans la discontinuité morphologique et typologique du quartier dans lequel il s'insérait. Il ne s'agissait plus de produire des logements pour les ouvriers d'une entreprise spécifique mais pour une pluralité de foyers à bas revenus. La volonté des concepteurs était de créer un sentiment de communauté afin de multiplier les relations sociales internes, quitte à les couper du reste de la société, les analyses sociologiques ayant démontré que les échanges sociaux avec l'extérieur étaient limités[163].

3.1.3 La reconstruction de l'Europe d'après-guerre

La sortie de la deuxième guerre mondiale et la reconstruction de l'Europe exigèrent la construction massive de logements dont les recherches sur la standardisation étaient censées réduire les coûts. Dans le même temps une vague de critiques gonflait à propos des banlieues de l'entre-deux-guerres, regardées comme inesthétiques et monotones, allant à contrario des densités plus fortes qui étaient désormais encouragées. Furent donc conçus des 'logements de masse', *"des ensembles de logements subsidiés et construits à grande échelle en utilisant des techniques de production industrielles visant à loger les masses – une population urbanisée aux revenus modérés ou bas"*[164]. Par nécessité et urgence dans une Europe détruite, l'accent fut donc mis sur la quantité plutôt que sur la qualité. Ces solutions censées répondre aux besoins de tous, n'en satisfirent finalement que peu; chacun dans sa diversité aspirait à autre chose que les standards imposés. C'est pourquoi, d'après Castell, *"le logement social ne resta qu'une alternative improvisée face à une mode de logement dominée par le marché. Ainsi cet espace, réputé social, était-il d'abord considéré en termes de viabilité économique par les classes dirigeantes"*[165].

C'est à cette époque que furent construits principalement autour de Paris, dans des Zones Urbaines Prioritaires (ZUP), les 'grands ensembles', dont on attribue à tort une filiation avec les modernistes. Nés de l'industrialisation, ces immeubles collectifs émergèrent dans les banlieues, offrant à la classe moyenne des logements spacieux, lumineux et dégagés mais excentrés. La modernité de leurs formes fut recherchée avec plus d'avidité que par le passé, non plus par idéologie mais par esthétisme. Il n'est pas possible, d'après certains observateurs, de comprendre cette recherche de modernité en France sans tenir compte du besoin psychologique de son élite de distinguer la nation de ses anciennes colonies[166]. Ces nouveaux immeubles aux formes modernes étaient pour elle l'expression que, malgré ces pertes, le pays n'allait en rien perdre de sa grandeur et trouver en lui-même une nouvelle dynamique. Durant cette période, la population de Paris décrut rapidement alors que celle de sa périphérie était en pleine croissance: le 'petit peuple' quittait la capitale pour la laisser aux mains du capital.

Ces quartiers périphériques perdirent rapidement leurs lettres de noblesse. Souvent coupés physiquement et socialement de la ville, sans possibilité d'emplois, ils devinrent des cités-dortoirs, puis des espaces de relégation que la classe moyenne allait déserter, laissant derrière elle des zones de pauvreté chargées de conflits et de racisme. Ainsi, rapidement, tours et barres balisèrent la banlieue et ses problèmes, dans un univers sans caractère, aux constructions de piètre qualité, aux espaces publics mal définis, où les habitants pourtant isolés manquaient d'intimité. Les espaces publics qu'ils générèrent furent rapidement dégradés parce que mal conçus, sans limites claires et dépourvus du contrôle social qu'offrent rues et places traditionnelles. Les bâtiments, souvent posés sur pilotis, n'étaient pas réellement intégrés à leur environnement. Leurs aspects industriels et l'emploi de béton conduirent à l'émergence de sentiments d'inflexibilité, d'anonymat et de perte d'identité. Bien que dépourvus de structures urbaine et sociale cohérentes, ces quartiers ne prirent heureusement pas la forme de ghettos mono ethniques.

Pour Lefebvre, cette crise de la ville française et de sa périphérie était liée à une rationalité imposée par la logique d'un marché mesurant les qualités urbaines à l'once de leur valeur marchande, supprimant ainsi ce qui faisait 'œuvre', c'est-à-dire ce qui était plus proche de l'œuvre d'art que du produit matériel[167]. La classe ouvrière y était dépossédée d'urbanité, une forme d'exclusion à la fois politique et spatiale. La réponse à cette ségrégation fut l'expression du droit à la différence basée sur l'identité de

[163] SCHOONBRODT, R., "Sociologie de l'habitat social", 1979, p. 13
[164] POWER, A., "Hovels to high rise; State housing in Europe since 1850", 1993, p. 5
[165] CASTELLS, M., "City, Class and power", 1978, p. 23
[166] DERDERIAN, R., "Urban space in the French Imperial past and the postcolonial present", 2003, p. 111
[167] LEFEBVRE, H. "Writing on Cities", 1996

groupes spécifiques d'exclus. Le mal de vivre qui s'exprimait dans ces ensembles finit par remettre en question les modèles d'urbanisation développés jusque-là. L'action n'étant plus obnubilée par le quantitatif, un sérieux coup de frein fut alors appliqué aux grandes opérations immobilières.

3.1.4 L'éclatement du mouvement moderne

Fin des années cinquante naquit une nouvelle vague d'architectes et d'urbanistes qui marqua sa différence par rapport à la doctrine fonctionnaliste, à un point tel qu'une scission apparût dès 1953. N'adhérant plus au discours de ses pères, la nouvelle génération remit en question trois ans plus tard, lors du CIAM X, les fondements mêmes du modernisme. Un groupe dissident émergea, le Team X, qui incluaient, entre autres, Alison et Peter Smithson et Aldo Van Eyck. Avec Giancarlo De Carlo, ils récusèrent les principes de la ville ouverte et celui de la séparation des fonctions, désirant réutiliser partout où c'était possible le cadre bâti existant. Ils remirent aussi en cause les principes de standardisation et d'homogénéisation d'un habitat dont l'âme avait été sacrifiée sur l'autel du productivisme et de l'économie d'échelle. Ils tentèrent plutôt de renouer le lien avec la culture traditionnelle de la ville, remettant à l'honneur la maison, la rue, le quartier, et leurs relations réciproques. Ils aboutirent par là à la parfaite anti-thèse des projections cartésiennes de la Ville Radieuse. Les manifestes des modernistes et de l'avant-garde russe qui appelaient à la rigueur scientifique et au rejet de l'Histoire, se soldaient donc par un échec.

Le débat lancé par le Team X alimenta les réflexions des décennies suivantes, alors que les premiers grands ensembles devaient déjà être démolis. De nouveaux thèmes architecturaux émergèrent: l'innovation, l'écologie et la réinsertion du bâti dans le cadre typologique et historique de la ville traditionnelle. Faute d'une référence unique sur laquelle se baser, la porte s'ouvrit sur tous les possibles, du pire au meilleur. Une première piste fut celle du travail de Doxiadis[168] qui, inspiré à la fois de Geddes et de Le Corbusier, professa une approche intégrée et humaniste de la conception urbaine en considérant les multiples moyens par lesquels l'homme était connecté à son habitat physique. Cette 'science' des établissements humains, a largement influencé la planification et l'architecture des années soixante et septante[169], trouvant son expression ultime dans les déclarations de la Commission des Nations Unies sur l'habitat.

D'autres réflexions animèrent le débat dont celles de Jacobs, Chermayeff, Alexander, et plus tard, Venturi, Grassi et Rossi. Ces derniers furent les instigateurs d'une perception aliénante du fonctionnalisme parfois qualifiée de romantique[170]. Ainsi, diverses critiques vont se faire entendre des deux côtés de l'Atlantique, au point de conduire à des mouvements différents qui s'influencèrent mutuellement par la suite.

Sous l'influence d'Aldo Rossi le mouvement néo-rationaliste émergea en Italie et en Espagne au début des années soixante. Il tenta de définir les formes fondamentales de l'habitat en relation avec le contexte historique, géographique et économique. Le fonctionnalisme avait été rejeté à cause de son déni de la complexité de la ville et de son incapacité à expliquer la persistance de certaines formes dans l'Histoire en dépit de l'évolution des fonctions qui les créèrent. Dès lors le principe 'la forme suit la fonction' fut renié au profit d'une relative autonomie de l'ordre architectural[171]. La ville étant perçue comme le lieu de la mémoire collective, il s'agissait de concevoir par analogie, en empruntant à l'histoire certaines formes et archétypes. Le mouvement migra ensuite vers le nord de l'Europe dans le cadre d'un mouvement de reconstruction de la ville européenne dont Léon Krier et Maurice Culot furent des acteurs importants. Leur thème de prédilection était la préservation physique et sociale de centres historiques, perçus comme des modèles désirables de la vie collective. Un espace urbain, porteur de sens, était pour eux le premier élément organisationnel de la morphologie urbaine. Il importait donc de s'opposer à leur destruction par les forces du profit. Ils en appelèrent de ce fait à des études typologiques et morphologiques avant tout acte de conception. Une autre tendance architecturale en quête de réconciliation avec la ville traditionnelle, fut celle du néoclassicisme qui tenta de réinterpréter les formes de l'antiquité et de la renaissance afin de rétablir un certain ordre public en redonnant sens aux formes de l'Histoire.

Ces mouvements ne manquèrent pas, par la suite, de dévier vers un certain populisme. Ils furent rassemblés sous l'étiquette 'post-moderniste' par C. Jenks qu'il définit en 1975 comme la combinaison de techniques de construction modernes avec un autre code afin de permettre à l'architecture de

[168] DOXIADIS, C., A., "Ekistics, an introduction to the science of Human settlements", Ed. Hutchinson, London, 1968
[169] PINCHES, M., "Modernization and the quest for modernity: …", 1994, p .29
[170] ELLIN, N., "Postmodern urbanism", 1996, p. 22
[171] FRAMPTON, K., "Modern architecture, a critical history",1985, p. 294s

communiquer avec le public[172]. L'architecte américain Venturi fut regardé des deux cotés de l'Atlantique comme le père de ce mouvement bien que celui-ci s'en fut toujours défendu, martelant dans son livre *'Learning from Las Vegas',* l'idée qu'il fallait se détacher des idéologies et construire pour les gens. Pour ce faire, il voulait utiliser un langage architectural inspiré de l'architecture populaire et vernaculaire qui soit compréhensible par tous. Ainsi, *"le postmodernisme s'est attelé à restaurer l'identité des cultures locales qui s'étaient diluées dans l'esthétique austère du modernisme universaliste"[173].*

Exaspéré par la production architecturale de l'époque, un mouvement reprit à son compte les revendications participatives apparues dès 1962. Celles-ci réclamaient que l'on refusât le diktat de l'urbaniste technocrate pour inventer une nouvelle forme de villes dont la conceptualisation serait laissée aux soins de ces habitants[174]. L'ordre imposé par les autorités et l'expertise des professionnels étaient ainsi contestés pour mettre en avant des principes de liberté et de pluralisme qui trouvèrent toute leur audience dans les événements de mai 68. Une décennie plus tard, dans la mouvance de P. Lefevre en France ou de L. Kroll en Belgique, des architectes entreprirent l'expérimentation de la participation communautaire dans la production de logements. Il s'agissait pour les uns de créer avec les habitants, pour les autres de proposer une oeuvre ouverte en laissant le soin aux utilisateurs de la compléter, de la personnaliser. Mais certains s'inquiétèrent des dérives formelles de ce mouvement, se demandant si on voulait esthétiser la participation dans la forme architecturale.

Du côté anglo-saxon une série d'autres courants émergèrent, citons, entre autres, le 'townscape mouvement', 'l'advocacy planning', 'l'environnemental planning', le 'contextualisme',… critique du manque d'urbanité des nouvelles villes anglaises des années cinquante et de la perte de qualité des espaces publics qu'avaient identifiés L. Mumford ou J. Habermas.

Le premier mouvement mis en avant le rapport entre les immeubles et leur entourage, encourageant les concepteurs à revoir la relation de ces derniers avec l'espace public. On épinglera ici les travaux de K. Lynch, D. Appleyard et J. Myer. Ce dernier adopta les méthodologies de C. Sitte et de K. Lynch afin de créer une identité historique aux nouvelles implantations. Ce concept fut compris par l'historien de l'architecture C. N. Schulz en 1980 en termes de restauration ou de respect du génie du lieu, le *genius loci*[175]. Il ne s'agissait pas de copier l'ancien mais de déterminer l'identité du lieu et le réinterpréter de façon contemporaine.

Le deuxième mouvement, l'advocacy planning, est à l'opposé extrême de la planification classique. Il résulte de la volonté de l'Institut Américain d'Urbanisme en 1967 de couvrir dans la planification d'autres champs – social, environnemental et économique, principalement – différentes institutions et groupements étaient amenés à élaborer divers plans qu'il s'agissait ensuite de confronter pour conduire à une approche multidisciplinaire[176]. En observant le décalage entre l'approche autoritaire de la planification traditionnelle et la perception de la ville par ses habitants, il mena également au concept de participation. Les travaux et réflexions de C. Alexander, Davidoff mais aussi de J. Turner s'inscrivent dans cette démarche.

Le mouvement environnementaliste s'inspira des travaux de E. F. Schumacher qui dans son livre *'Small is beautiful',* en 1973, fit la promotion de petites communautés autosuffisantes, respectueuses de l'environnement. Quant au mouvement des 'contextualistes', il s'inscrivait dans la suite des réflexions de Geddes, fervent défenseur de la préservation des traditions architecturales et culturelles, et de Mumford, avocat de 'reconstruction régionale'. Il s'appuya sur l'architecture vernaculaire, comprise par les néo- rationalistes européens comme un référent historique, et par les contextualistes américains, comme un référent au lieu[177]. On y évolua ensuite vers la reconnaissance des valeurs fonctionnelles tout autant que symboliques des formes construites. Importuné par l'éclectisme ambiant et par la désinvolture avec laquelle les éléments historiques et vernaculaires étaient manipulés, un groupe de réflexion souhaita notamment une critique plus approfondie du régionalisme. A. Tzonis, L. Lefaivre et K. Frampton furent au début des années quatre-vingts à la base de cette réflexion qui déboucha sur le Régionalisme Critique, déjà évoqué plus haut. Les architectures de Tandao Ando au Japon, Hassan Faty dans les pays arabes, chauds et secs, ou celle de Yousef B. Mangunwijaya, sous les tropiques, sont souvent citées comme exemples de ce courant.

[172] JENKS, C., "The language of post-modern architecture", 1978, p. 14
[173] NEILL, W., "Memory, spatial planning and the construction of cultural identity…", 1999, p. 6
[174] DAVIDOFF, P., REINER, T., A., "A choice theory of planning", 1962, p. 108
[175] NORBERG-SCHULZ, C., "Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture", 1980
[176] STANDLEY, T., "Urban planning options and lessons: participatory, integrates and action-orientated approaches", 2006, p. 3
[177] ELLIN, N., "Post-modern urbanism", 1996, p. 59

Ces différents mouvements arguaient qu'il n'était plus question de parler uniquement d'esthétique et d'usage du sol mais qu'il fallait poser un regard plus large sur une société contemporaine dont la complexité était beaucoup plus vaste que soupçonnée jusque là. Architectes et urbanistes se devaient d'être plus humbles et plus engagés dans une démarche participative.

3.1.5 Réflexions sur la ville durant les deux dernières décennies

La perte de la notion de centre urbain s'accéléra dans les villes industrialisées après la deuxième guerre mondiale au profit des banlieues. Aux USA, l'urbanisation de masse peu dense des *suburbs* a absorbé plus de cinquante millions de personnes. Si le centre d'Atlanta n'a, par exemple, crût que de 6% dans les années nonante, sa périphérie s'étalait, elle, sur plus de 39%[178]. Une typologie spécifique, principalement réservée aux classes moyennes et supérieures, s'y est développée: faite de grands axes de circulation débouchant sur des dessertes de quartiers, de rues courbes et de culs-de-sac bordés de maisons pavillonnaires posées sur des jardins, le tout desservi par quelques équipements communautaires, commerces, écoles, terrains de golf, repartis sur de vastes territoires. Ce phénomène de dilution urbaine peut s'expliquer par la tentative de réconciliation de deux idéaux: romantisme pastoral et confort de la ville, sans les désavantages de cette dernière. Avec l'accroissement du sentiment d'insécurité et du repli sur soi, une nouvelle forme de quartiers est apparue: les *gates communities*, espaces exclusifs réservés aux nantis et disposant de systèmes de sécurité de plus en plus performants, y compris de murs d'enceintes. Ces phénomènes d'étalement des cités, d'insécurité prétendue et de mode de vie à l'américaine ont influencé le monde entier, car associés aux réussite matérielle et qualité de vie. Ils représentent pourtant l'anti-thèse de la ville durable.

Malgré tout, un regain d'intérêt pour la ville traditionnelle se fit sentir aux Etats-unis dès les années soixante dans le chef des professionnels. Le danger de la dilution de la ville et de la perte de distinction entre ville et campagne fut mis en avant au travers de divers écrits, notamment ceux du critique et journaliste Ian Nairn. Mais il fallut attendre le livre de de Wofle '*Civilia*' en 1971 pour que la vision d'une ville de forte densité soit présentée comme antidote à la *suburbia*[179]. Malgré la critique subie à l'époque, ses arguments amorcèrent un mouvement de retour vers la ville. Précurseur, l'auteur se fit aussi l'avocat d'une ville multipolaire drainée par un réseau de transport dense et efficace.

Simplement d'abord nostalgique des formes urbaines anciennes, l'intérêt du public à l'égard du centre-ville s'exprima avec plus de pertinence durant le courant des années quatre-vingts. Bien que le mouvement de retour fût timide, il engendra des changements visibles dans la ville. Cet intérêt a notamment débouché sur un urbanisme néo-traditionnel, qualifié de 'Nouvel Urbanisme'. Il s'inspire des paysages urbains du passé et privilégie le dialogue entre les espaces. Il s'efforce ainsi d'offrir des espaces publics de qualité, de reconnecter les différents éléments de la ville et de rendre à nouveau lisible sa structure spatiale. Il tente, par exemple, de répondre au sentiment d'insécurité en extrayant les éléments de l'organisation spatiale qui le génèrent, en évitant toute forme de ségrégation et de séparation excessive entre les personnes et les fonctions, tout en remettant le piéton au centre de la réflexion au détriment de la voiture. Dans cet esprit, l'architecte P. Cathorpe tenta, au début des années nonante, d'incorporer des éléments de l'Ecole Européenne de Typologie, du régionalisme critique et de *'l'adovacy planning'*, dans une démarche où était développée une nouvelle typologie pour la banlieue, soucieuse de préservation de l'énergie via des communautés regroupées et vivantes, privilégiant le vélo, le piéton et le transport public[180]. L'urbaniste américain R. Lee Fleming appela, lui, de ses voeux à *"recréer 'suburbia' par des villages privilégiant la mixité de fonctions, les économies d'énergie, à encourager le logement en centre-ville, à construire des infrastructures de transport qui renforce la concentration des personnes et sauvegarde ce qui reste du paysage"*[181]. Ainsi ce mouvement s'efforce-t-il, depuis quelques années d'intégrer la composante écologique dans le projet, en restructurant la banlieue et en s'efforçant de reconstituer et de régénérer les centres urbains existants.

En Europe également, la dé-densification urbaine et l'éclatement des périphéries se propageaient depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. Ce phénomène s'est accentué avec la pression foncière en centre-ville. En Belgique, par exemple, les quartiers périphériques attirent depuis les années septante, une plus grande population que les agglomérations urbaines[182], avec pour conséquence un accroissement du trafic routier de 182% entre 1960 et 2002, à tel point qu'il représentait en l'an deux

[178] *The Economist*, "Et in suburbia ego?", A Special Report on Cities, May 5th, 2007, p. 9
[179] DE WOLFE,I., "Civilia: The end of sub Urban man", 1971, pp. 325-408
[180] ELLIN, N., "Post-modern urbanism", 1996, p. 70
[181] Idem, p. 73
[182] HUBERT, J-P., TOINT, P., "La mobilité quotidienne des belges", 2002

mille 23% de la consommation énergétique du pays [183]. Face à de tels constats, on assista, début des années nonante, à la remise à l'honneur de la densification de la ville dans le chef des professionnels.

La question du transport et de la fonctionnalité des centres urbains étant au cœur du débat, il était important de mettre fin à l'étalement des périphéries et de trouver des solutions aux problèmes socio-économiques des centres-villes, à commencer par la ségrégation sociale. La réappropriation de la ville devait permettre d'apporter une vie sociale plus diversifiée et de meilleurs services, suite à l'augmentation des populations. Il fut aussi question de réhabilitation de certains quartiers populaires fortement dégradés, de régénération de certaines friches industrielles, parfois même de l'édification de grands projets d'infrastructures et d'équipements capables de redonner de la cohérence aux espaces publics, jusqu'à même revitaliser l'ensemble de la ville, tels les grands travaux mitterrandiens à Paris, les équipements sportifs des Jeux Olympiques à Barcelone, le musée Guggenheim à Bilbao, la réinsertion de lignes de tramway à Nantes ou Lyon[184]. Les grands équipements urbains furent alors perçus comme autant d'occasions de régénérer la ville. Ils devinrent ainsi des instruments de recomposition des systèmes territoriaux[185]. Des opérations plus fragmentaires s'ajoutèrent, ici, dans une banlieue composite qu'elles tentaient de recoudre, là, dans des quartiers du centre-ville ou bien elles investirent carrément d'anciens entrepôts industriels. La question s'intéressait à l'usage et à l'usager plutôt que d'obéir à une quelconque idéologie; on tenta donc de renouer le fil de l'intégration sociale bien que beaucoup reconnurent que les opérations des forces économiques sur la configuration des quartiers résidentiels étaient souvent plus puissantes que les tentatives des urbanistes et des autorités locales en vue d'aboutir à une forme urbaine plus attractive[186].

Selon Graham et Healey, deux urbanistes anglais, la renaissance urbaine, observée en Europe au travers de ces divers projets révélait que le sens de l'espace n'était pas mort mais continuait bien d'être célébré par les communautés urbaines, en dépit des augures notés par certains observateurs qui ressentaient l'emprise de plus en plus grande du monde virtuel et de la communication digitale comme des risques majeurs de perte de référent spatial dans nos sociétés[187].

Ce retour à la ville, promu dans un rapport de l'UE sur la ville, véhiculait entre autres les idées de Krier qui voulait remettre la ville classique européenne à l'honneur. Mais une telle densification allait inévitablement entraîner un surcroît de pollution atmosphérique, de bruit, de congestion et de trafic. Ces inquiétudes ont été partagées par nombre de chercheurs tout au long de la décennie[188]. Ainsi, le débat amorcé depuis le début du 20^{ième} siècle entre les 'dé-centristes', partisans de la déconcentration de la ville et les 'centristes', défenseurs de la cité compacte, n'est toujours pas achevé. Cette classification entre les divers théoriciens fut introduite par Breheny, plaçant Frank Lloyd Wright à une extrémité et Le Corbusier à l'autre[189]. L'objet du débat fut longtemps centré sur la qualité de vie et sur la valeur esthétique de l'urbanité, avant d'entrer dans le champ du développement durable.

A l'image du monde, les villes sont entrées depuis les années quatre-vingts de plain pied dans l'aire de la globalisation néo-libérale où le but essentiel des politiques, engagés dans un jeu de concurrence féroce, est d'attirer les investissements. Philo et Kearns constataient en 1993 que les villes étaient vendues comme des commodités à consommer plutôt que comme lieux de production, de vie et de citoyenneté[190]. Les métropoles devenaient ainsi, selon l'observation des sociologues Molotch et Logan, de plus en plus dépendantes du commerce et du capital international. Après avoir examiné les dynamiques économiques qui animaient la ville – lois sur la propriété et spéculation foncière, agents immobiliers et gouvernements locaux – les auteurs firent la démonstration de l'interaction entre les phénomènes locaux et internationaux dans le développement spatial de la ville[191]. Saskia Sassen corrobora ce point de vue en notant que le climat frénétique de globalisation et de compétition économique transnationale caractérisait les relations des mégalopoles depuis la fin du vingtième siècle[192]. Le plus inquiétant, était selon elle, la polarisation sociale de plus en plus forte due à l'extrême concentration des institutions financières dans des villes de plus en plus individualistes. Elle fit la démonstration que les gouvernements locaux et nationaux exerçaient finalement peu de contrôle sur l'économie. Et de se demander jusqu'à quel point la disparité sociale entre la masse laborieuse et le monde du capital était tolérable. Dans un contexte où le néolibéralisme triomphant ne faisait qu'accroître

[183] Institut National Belge de Statistique, 2002
[184] JENKS et al., "Future forms and design for sustainable cities", 2005, p. 20
[185] GRILLET-AUBERT, A., GUTH, S., "Architectures du transport", 2005, p. 8
[186] STREN, R., "The studies of cities: popular perceptions, academic disciplines and emerging agendas", 1996, p. 392
[187] GRAHAM, S., HEALEY, P., "Relational concepts of space and place: Issues for planning theory and practice", 1998, p. 631
[188] BREHENY, M., "Centrists, decentrists and compromisers: views on the future of urban form", 1996, p. 16
[189] Idem, pp. 13-34
[190] KEARNS, G., PHILO, C., "Selling places: the city as cultural capital, past and present", 1993
[191] MOLOTCH, H., LOGAN, J., "The city as a growth machine", 1985
[192] SASSEN, S., "The global city: New York, London, Tokyo", 1991

l'inégalité, la construction de logements n'était plus perçue comme outil de cohésion sociale mais devint socialement moyen d'exclusion[193].

Un autre changement dans la perception de l'urbain fut celui de l'espace-temps dans lequel il opérait. Selon l'approche traditionnelle de l'urbanisme euclidienne et déterministe, la ville était perçue comme unique, simple, intégrée et inscrite dans une dimension temporelle statique. L'espace ne semblait agir que comme simple enceinte vide et neutre dans laquelle les relations et les processus spatiaux qui forment la ville se déroulaient[194], jusqu'à ce que la post-modernité l'appréhende comme un objet hétérogène, fragmenté, éclaté dans un espace-temps dynamique et multiple, suite, notamment à l'introduction des technologies de l'information et l'éclatement de la société[195]. Ce changement procède aussi de la prise de conscience que l'analyse urbaine reste une représentation de l'espace biaisée, partiale, résultante du point de vue particulier de l'analyste[196]. Ce n'est donc qu'avec près de soixante ans de retard que la théorie de la relativité influença la sphère urbanistique avec la reconnaissance que *"l'espace et le temps sont effectivement produits et crées au travers d'actions sociales au sein et entre les lieux"*[197]. Ainsi différents temps agissaient simultanément au sein de la ville: l'instantanéité globale des marchés financiers et des médias, le temps relatif des différents usagers et le temps 'lent' de l'écologie du lieu. Tout comme le temps, non pas linéaire mais multiple, les espaces construits socialement n'étaient pas contigus mais bien dynamiques et superposés. Les cultures, les économies, les différents mondes sociaux et politiques sont conduits dans des interconnections et des flux d'information de plus en plus intenses qui couvrent des aires géographiques des plus en plus vastes. Par les technologies de télécommunication et de transport rapide, ces interactions deviennent à la fois *"dans et en dehors de l'espace"*[198]. Mais cela ne veut pas dire pour autant que dans ce monde globalisé l'espace ne compte plus, mais signifie qu'il devient 'multiplexe', construit socialement par des expériences d'espace-temps diverses au sein de la vie urbaine. Il convient dès lors de regarder le monde par le biais de diverses positions et points de vue. Encore que pour embrasser une telle complexité, la simple perception du concepteur ne suffit plus[199].

Voilà bien un paradoxe supplémentaire qui veut considérer dans une discontinuité spatiale un monde globalisé. Dans le même temps, l'espace semble rester un élément important incitant certaines activités à forte valeur ajoutée à se concentrer; la Silicone Valley en est un exemple. En dépit des connexions digitales, la proximité spatiale reste un facteur important. Ainsi, les industries basées sur le savoir, les productions 'high-tech', les centres de recherche, de développement et de création nécessitent des espaces territoriaux confinés permettant des échanges informels, ce que Storper appelle *"les interdépendances non commerciales"*[200]. Par exemple, selon les études de B. Hillier, existerait une corrélation entre l'intégration spatiale des laboratoires favorisant, par leur organisation spatiale, les échanges informels et leurs performances en terme d'innovation[201]. Ainsi, l'espace ne serait pas neutre, mais son organisation et sa structure exerceraient une influence directe sur l'activité humaine.

Ces différentes perspectives permettent de relativiser l'assertion selon laquelle la globalisation transcende l'espace. Que du contraire; les gens inscrits dans sa dynamique éprouvent plus que jamais le besoin de s'enraciner dans un lieu afin de ne pas être complètement coupés de la réalité. Par contre, cette même globalisation appelle à devoir penser la ville en termes de réseaux, tant physiques que sociaux, parallèles formant des ensembles différenciés à intégration inégale. La gestion spatiale d'une telle société fragmentée caractérisée par des espaces-temps multiples et différents acteurs, ne peut donc plus s'accommoder d'une planification rigide et dirigée.

D'autres thèmes émergent des analyses de la ville effectuées ces dernières années, tels la violence, la décentralisation du pouvoir, les rapports entre secteur public et société civile... Ils furent alimentés par diverses influences propres au milieu urbain, parfois contradictoires, comme le retour à la dichotomie public/privé, fondatrice de la ville traditionnelle; les recherches 'high-tech' privilégiant l'innovation par les matériaux, ou encore un historicisme parfois critique, parfois formel, tandis que l'émergence de la sociologie urbaine permettait de mieux étudier l'impact des formes architecturales sur le comportement. Certaines questions se rapportent au 'capital social' que R. Putnam définit comme *"les caractéristiques d'une organisation sociale, comme la confiance, les réseaux pouvant conduirent à une plus grande*

[193] SASSEN, S., "Towards a sociology of information technology", 2002, pp.365-388
[194] LEFEBVRE, "The production of space", 1991, p. 1
[195] GRAHAM, S., HEALEY, P., "Relational concepts of space and place: Issues for planning theory…", 1998, pp. 623-646
[196] HARVEY, D., "Justice, nature and the politics of difference", 1996, p. 284
[197] GRAHAM, S., HEALEY, P., "Relational concepts of space and place: Issues for planning theory and practice", 1998, p. 634
[198] ADAMS, P. "A reconsideration of personal boundaries in space-time", 1995, p. 279
[199] HARVEY, D., "Justice, nature and the politics of difference", 1996, p. 285
[200] STOPER, M., "Regional economies as relational assets", 1997, p. 250
[201] HILLIER, B., "Space is the machine, a configurational theory of architecture", 1996

efficacité de la société en facilitant des actions concertées", le but étant de définir comment différentes sociétés pourraient s'organiser afin de promouvoir une gouvernance locale plus efficace[202].

Ainsi, de façon quasi récurrente, les questions relatives à l'environnement et l'organisation spatiale de la ville émergent quand on tente de définir comment autorités, société civile et entreprises pourraient joindre leurs efforts pour faire face à la pollution tout en veillant à la qualité de vie des habitants. Une tension de plus en plus forte apparaît entre la mutation rapide de la ville moderne, la perception du monde et de ses problèmes par le grand public et la réalité telle qu'appréhendée par les scientifiques. Une des raisons paraît être la fragmentation de la connaissance conjuguée à la complexité des concepts scientifiques dans une tentative d'explication d'une réalité quasi insaisissable. En urbanisme, comme dans d'autres domaines, cette évidence implique la mise en place d'une approche multidisciplinaire tout en amenant le débat au niveau de la démocratie locale mais en y incluant le procédé capitaliste globalisé et ses mécanismes de réflexion.

3.2 Urbanisme et habitat social dans le bloc communiste et les pays émergents

Bien qu'opposées à la vision mercantile et capitaliste, les théories de Marx étaient également basées sur la productivité. Elles s'intéressaient aux transformations socio-économiques de la société et fixaient comme but ultime l'abondance véritable et l'émergence d'une société égalitaire. Elles reposaient aussi sur le mythe d'une société évolutionniste axée sur un progrès à atteindre. Ainsi, le développement des forces productives constituait l'objectif commun du capitalisme et du socialisme – pour le premier sous l'impulsion de l'initiative privée, pour le deuxième via la planification 'clairvoyante' du Parti et de l'appareil d'État – alors que, comme le disait Cordoso, les bénéfices de l'opération ne devaient pas être distribués aux mêmes classes[203].

Pour Marx et Engels l'organisation spatiale était perçue comme moyen de renforcer le pouvoir économique exercé par les milieux dominants. Modeler profondément l'espace impliquait donc de modifier au préalable la structure politique. Ainsi écrivait Engels en 1848: *"aussi longtemps que subsistera le mode de production capitaliste, ce sera folie de vouloir résoudre isolément la question du logement ou toute autre question sociale concernant l'ouvrier"*. Les pères du communisme ont analysé avec une certaine pertinence les mécanismes économiques et financiers de la spéculation foncière mais ne sont toutefois pas parvenus à dégager un modèle d'urbanisation capable de concurrencer celui proposé par le capitalisme.

Il n'existe dès lors pas de modèle d'urbanisation dans les pays socialistes mais une variété. Certaines tendances communes peuvent cependant être dégagées. Alors que l'Occident cherchait des solutions pour accueillir le flot issu de l'exode rural, les pays socialistes gravitant autour de l'URSS, s'efforcèrent de juguler les mouvements de population et de contenir l'urbanisation parce qu'ils percevaient la ville comme le symbole de la bourgeoisie à combattre, *"une conséquence lugubre de l'accumulation du capital"*[204], un espace de consommation, sans plus, à la différence des zones agricoles 'productives'. Celles-ci étaient, de ce fait, privilégiées au détriment des premières. Suivant cette logique, Forbes et Thrift identifièrent trois types de politique urbaine en fonction du niveau atteint par le régime dans sa marche vers le socialisme. La première, la période révolutionnaire, est caractérisée par une déstructuration de la ville, concrétisée par l'expulsion d'une tranche de la population urbaine afin d'éliminer la bourgeoisie. L'exemple poussé à l'extrême est celui du Cambodge de Pol Pot qui vida complètement Phnom Penh en ce que la société citadine était jugée contaminée par les valeurs occidentales. En fin de compte c'était la ville elle-même qui devait être éradiquée. Un stade bureaucratique voulut ensuite asseoir les objectifs socialistes dans la ville quand l'industrialisation du pays s'opérait alors sans croissance urbaine, car elle était implantée à la campagne, les blocages bureaucratiques faisant le reste. L'Albanie en était jusqu'il y a peu un bel exemple. Un dernier niveau, ou ère technocratique, vit l'urbanisation s'accélérer, à l'image de ce que connut la Hongrie avant la chute du Mur, alors même que son économie se diversifiait grâce à l'émergence d'un secteur privé encore balbutiant[205].

La dislocation urbaine, alors recherchée, fut encore favorisée par des incitants indirects et directs. Parmi les premiers songeons à la promotion d'une agriculture employant une main-d'oeuvre pléthorique, à la concentration des investissements dans l'industrie lourde ou à la limitation de l'économie des villes.

[202] PUTMAN, R., "Turning in, turning out: The strange disappearance in social capital", 1995, pp. 664-683
[203] CORDOSO, F., H., "Les idées à leur place. Le concept de développement en Amérique Latine", 1984, p. 180
[204] MARX, K., ENGLES, F., "The communist manufesto", 1848
[205] FORBES, D., THRIFT, N., "The price of war: urbanization in Vietnam, 1954-1985", 1986, p. 31

Les seconds inclurent l'implantation des nouvelles industries en dehors des centres urbains, le contrôle de l'usage du sol, la promotion des villes secondaires et le contrôle strict de la circulation des personnes. Cette approche fut couronnée de succès au point que des effets secondaires non désirés apparurent, ainsi du manque de main-d'œuvre dans certaines villes et du développement des navettes entre ville et campagne. De par ce fait, les pays du bloc de l'Est étaient considérés, par rapport aux pays capitalistes, comme sous-urbanisés, totalisant un taux d'urbanisation réduit eu égard à leur niveau d'industrialisation. Il en allait de même pour les pays du Tiers-monde à régime socialiste, malgré leurs taux de natalité importants. Politique qui engendra aussi une meilleure distribution spatiale des populations que dans les pays occidentaux, grâce notamment à cette coordination efficace entre les politiques économique et urbaine. Les planificateurs socialistes ont ainsi rencontré un certain succès dans leurs efforts pour limiter la croissance des grandes mégalopoles. Malgré cela, les outils mis en place devinrent rapidement obsolètes, discrédités qu'ils furent par des impacts sociaux négatifs dans un contexte économique en transition. A l'heure des ces transformations, l'exode rural s'intensifia mais les barrières toujours en place le cantonnèrent dans l'illégalité. Alors même que ces régimes disposaient de leviers administratifs puissants pour développer des villes secondaires, ils ne parvinrent pas à canaliser l'attrait exercé par les grandes villes sur la population. Ajoutons que leur politique de limitation de la croissance urbaine et l'incapacité des gouvernements à mobiliser suffisamment de fonds nécessaires accentuèrent le manque chronique de logements. Se loger étant considéré comme un droit, de grands efforts furent cependant consentis au bénéfice de la population, en priorité pour les employés de l'État, à l'image de Hanoi, habitée à plus de 80% par des officiels durant la période du marxisme rigoriste et où le gouvernement ne parvenait pas à répondre à la demande, au point que les procédures d'attribution demandaient une moyenne de 927 jours[206].

Beaucoup de villes communistes se couvrirent donc, principalement en périphérie, de grands ensembles de logements faits d'austères blocs à appartements inspirés des mouvements fonctionnaliste ou structuraliste. La majeure partie d'entre eux fut édifiée dans les années soixante et septante. Durant ces décennies, l'attention s'était concentrée sur le système plus que sur la personne, d'où l'émergence de nombreux conflits et d'une organisation incohérente du cœur des villes[207]. Si la source s'est ensuite tarie, ce florilège de blocs en béton n'a réellement pris fin qu'avec celle de l'ère communiste. L'objectif premier de ces immeubles, où l'uniformité rimait avec laideur, était bien d'offrir un logement à bas prix à une masse de foyers; moyennant quoi la majorité de la population urbaine des pays de l'Europe de l'Est finit par y être logée, en notant toutefois que le logement collectif n'était pas uniquement réservé aux faibles revenus ou aux agents de l'État mais également aux couches plus aisées, faute d'alternatives. En dépit de leurs standards médiocres, la population semblait satisfaite de ces logements, tant l'économie restait stagnante et la pénurie sévère. Ils se justifiaient par une idéologie égalitaire et matérialiste et glorifiaient un style de vie collectiviste à contre-courant donc de l'individualisme occidental dont les périphéries couvertes de villas pavillonnaires étaient le symbole. Pareille homogénéisation de l'espace s'opposait évidemment au désir naturel d'identification de l'habitant avec son lieu de résidence. Tant que les immeubles collectifs demeurèrent la propriété de l'État, il ne pouvait être question de personnaliser son logement. Mais depuis la fin du communisme et le désengagement des pouvoirs publics dans leur gestion, on assiste, partout où c'est encore possible, à une recherche de différenciation et d'appropriation des espaces.

L'attraction qu'exerça cette philosophie marxiste sur les intellectuels des pays en voie de développement est compréhensible. A la fois perçue au sortir de l'ère coloniale comme le véhicule idéal de changements radicaux et outil d'édification d'un sentiment national, elle offrait une alternative convaincante aux principes démocratiques occidentaux pour des sociétés qui regroupaient des communautés sans liens communs ou qui souffraient de l'effondrement des valeurs et des institutions traditionnelles. En plus de la perspective d'un futur égalitaire, libre des formes d'exploitation capitaliste, le marxisme traçait aussi le chemin pour y arriver[208]. Ce fut certainement le cas du Vietnam. Alors que la démocratie libérale occidentale y avait mis en avant l'individu comme fondation de la culture politique, le communisme insistait sur la subordination de celui-ci aux besoins supérieurs de la communauté; point de vue comparable aux préceptes confucianistes. Tandis que la démocratie, graduée dans son orientation, insistait sur la décentralisation du pouvoir, le Marxisme fournissait à la fois la dynamique et l'approche orientée vers l'action pour régler les problèmes sociaux en insistant sur la mobilisation des masses et la prise de décision centralisée au service d'une seule et même idéologie, concepts attirants pour des intellectuels orphelins de leur vision confucéenne du monde mais inconsciemment reliés à elle. Alors que le communisme avait vocation d'être prolétaire, il fut introduit d'abord par des membres

[206] TRINH DUY, L., NGUYEN QUANG, V., "Socio-economic impacts of 'Doi Moi' on urban housing in Vietnam", 2001, p. 26
[207] HAAS, V., SHANNON, K., "Challenges of urban design in post-Soviet Eastern Europe: the case of Parnu, Estonia", 2006, p. 35
[208] DUIKER, W., J., "Vietnam, Revolution in transition", 1995, p. 88

de la petite bourgeoisie intellectuelle et urbaine du pays et très tôt perçu par la plupart comme le meilleur choix pour assurer la libération du pays et créer un modèle adapté à son Histoire et sa tradition.

La chute du mur de Berlin ouvrit une période d'optimisme car le Sud espérait aussi sa part dans le partage des dividendes de la paix; même si cette chute proclamait le triomphe du capitalisme et si l'écroulement de la plus grande dictature laissait espérer celui des autres. Ce qui poussa Forbes à écrire: *"si l'unique choix du monde moderne se situe entre les mensonges communistes et l'illusion du capitalisme, il y a peu de doute quant au choix de la majorité. Les mensonges sont reconnaissables instantanément, et la plupart d'entre nous opterons pour l'illusion. Mais appeler cette illusion vérité, ou liberté, met en place un autre niveau de mensonge"*[209]. On put alors croire en une volonté humaniste d'un capitalisme promoteur des préceptes démocratiques par le biais des lois du marché. Mais la perpétuation d'un régime fort telle qu'observée dans la survie du Parti Communiste chinois, malgré ou grâce à une santé économique florissante, a tronqué cette perspective. Aujourd'hui d'autres régimes totalitaires se rendent compte que leur survie n'est pas dépendante du rejet du capitalisme, que du contraire. Les dernières frontières économiques peuvent donc tomber sans risque de perturber l'avenir des tyrans de tout poil.

L'effondrement du 'socialisme réel' s'expliquerait par une multiplicité de motifs; tels le manque de remise en question interne, la pression internationale jetant l'essentiel des forces dans la course aux armements, la faiblesse du modèle, car devenu totalitaire et inhumain jusqu'à renier ses fondements. Le délabrement économique et social des pays qui avaient subi l'interventionnisme étatique, acheva de convaincre les plus sceptiques de l'impossibilité de promouvoir le développement par le biais de règles contraignantes ou de politiques volontaristes. Le mouvement néo-libéral gagna dès lors en ampleur et vitesse, remettant au goût du jour le principe d'autorégulation du marché. Avec la mise au pilori de la social-démocratie, une vague sans précèdent de privatisation des services publics a recouvert le monde alors que le principe de la planification centralisée était abandonné. Sous les effets de la mondialisation, le pouvoir politique de chaque État, coupable de réglementer et de gaspiller, s'éroda, alors même que les conditions des travailleurs étaient fragilisées. Le démembrement des politiques sociales juxtaposé au phénomène de globalisation creusa le fossé des disparités, non seulement entre États mais au sein même de chaque société.

Le changement d'orientation politique eut de nombreuses répercussions spatiales dans les ex-pays socialistes, telles la demande croissante d'espaces plus privés et de logements réservés à des cellules familiales plus petites, ainsi qu'au besoin en espaces dédiés à la consommation, entraînant aussi la démolition des reliques communistes et la mise en œuvre de projets inspirés par le 'nouvel urbanisme' traduits dans la construction de quartiers plus 'fidèles' à l'Europe[210]. Autrefois symboles de l'équité sociale, les grands ensembles soviétiques qui survécurent, se transformèrent en ghettos occupés par la tranche la plus pauvre de la population.

Si l'échec des révolutions idéologiques doit nous pousser à la prudence, constatons simplement que le laisser-faire néo-libéral ne résout rien. Sans idéologie ni de projet sur lequel baser la réflexion, il n'est qu'à contempler une ville contemporaine, confrontée aux modifications de ses mécanismes fondamentaux de développement mais manquant de moyens d'intervention pour se rendre compte de l'impasse dans laquelle nous sommes arrivés. Pourtant certains, à l'image des instigateurs du mouvement de revitalisation des villes européennes, sont parvenus à en renouveler le cadre et pourraient utilement inspirer un pays tel que le Vietnam.

[209] FORBES, D., "Asian metropolis: urbanization and the Southeast Asian city", Melbourne, Oxford University Press, 1996, p. 148
[210] HAAS, V., SHANNON, K., "Challenges of urban design in post-Soviet Eastern Europe: the case of Parnu, Estonia", 2006, p. 31

4. PISTES DE REFLEXION EN FAVEUR DE LA DURABILITE URBAINE

Face au flux de populations qui se concentrent dans les métropoles d'Asie, un défi colossal confronte les politiques et professionnels: répondre aux critères de la durabilité. Comment ? La revue littéraire et l'étude du développement durable ont mis en évidence une série de pistes qui mériteraient d'être explorées. Nous ne pourrons les envisager toutes; aussi nous contenterons-nous de retenir celles qui paraissent les plus appropriées pour faire face aux défis de HCMV. Qu'il s'agisse du contrôle de la croissance des mégalopoles, de la politique de transport, de la gestion du bâti, de la promotion de la ville compacte, du phénomène du bidonville et des moyens pour le contrôler, ou encore, pour déterminer, des politiques de planification capables de mettre en œuvre les actions proposées.

4.1 Le contrôle de la croissance des mégalopoles

4.1.1 L'impact économique et environnemental des formes urbaines

Depuis quelques décennies l'urbanisation du globe s'est accélérée. Des métropoles tentaculaires ont vu le jour sous toutes les latitudes présentant des concentrations variables d'habitants. Ainsi, parmi d'autres, Mexico City compte plus de vingt millions d'habitants mais s'étend sur une surface pas plus grande que Berlin qui, elle, n'en abrite que cinq. Les villes d'Asie-Pacifique sont parmi les plus peuplées, ce qui n'empêche pas une ville comme Shanghai, de plus de dix-sept millions de personnes, d'être encore approvisionnée quotidiennement en produits frais en provenance des campagnes environnantes par des chariots poussés à bras d'hommes. A l'opposé, les villes nord-américaines sont parmi les plus diffuses. Une dispersion similaire s'observe en Europe où le phénomène de dilution urbaine s'accentue: activités économiques et résidences se délocalisent progressivement du centre vers la périphérie, entraînant des surcoûts énergétiques et parfois le déclin économique.

Si le chiffre de la population des villes demeure un indicateur important pour définir leur place dans le réseau hiérarchique mondial, il n'est plus le seul, le facteur économique en est un autre tout aussi important. Jusqu'il y a encore trente ans, la forme et le caractère des villes résultaient de processus économiques et sociaux opérant à l'intérieur de frontières nationales. Traditionnellement, les villes croissaient parce que les investissements se concentraient là où vivaient leurs clients potentiels, mais aussi leurs fournisseurs, chacun voulant profiter des facilités offertes. Le phénomène se nourrissait lui-même: plus le centre était important, plus il attirait de nouveaux intérêts. Les administrations installées dans certains centres et leurs fonctionnaires contribuaient aussi à leur puissance et leur pouvoir d'attraction. Depuis, la mondialisation a inventé de nouvelles formes urbaines influencées cette fois par des forces extérieures. Ces villes globales se caractérisent par l'érosion de la prépondérance des industries au profit des services. Leur dynamisme dépend de leur liaison avec le monde de la finance internationale et des technologies ainsi que de la présence des sièges sociaux de grandes entreprises trans-nationales. Mais il existe plusieurs types de mégalopoles globalisées, en fonction de leur influence socioculturelle, de leur économie, de leur densité et de leur emprise au sol. Ainsi, la drastique diminution des coûts du transport a favorisé la division internationale du travail; les villes chinoises deviennent les usines du monde, celles comme Singapour, des nœuds d'échanges, d'autres enfin, des centres de décision de la finance et de la consommation, comme Londres ou New York. La cherté du pétrole et sa raréfaction risquent, à terme, d'abîmer le modèle, à moins que de nouvelles énergies à meilleur marché voient le jour.

Une analyse approfondie du cas de Bangkok a mis en avant les bénéfices économiques que la concentration devrait apporter: plus grande capacité de production engendrée par une concentration spatiale génératrice d'emplois, augmentation des revenus et diminution du coût de la vie grâce aux économies d'échelle, amélioration de la couverture sociale à la fois en termes de qualité et de quantité, plus grande variété d'opportunités culturelles et spirituelles[211]. La concentration industrielle au sein du principal marché de consommation thaïlandais à proximité d'un port et d'un aéroport international faciliterait ainsi la distribution de produits importés et manufacturés à moindre coût. Elle permettrait aussi d'amortir rapidement les infrastructures de communication, indispensables dans les échanges mondiaux. Ces avantages augmenteraient dès lors l'attractivité de la zone au détriment des autres pôles urbains du pays, le processus s'alimentant par soi-même. Ainsi, à divers égards, la taille d'une métropole telle que Bangkok serait en soi désirable. Il ne serait dès lors inopportun de freiner sa croissance mais conseillé de mieux la gérer.

[211] KRONGKAEW, M., "The changing urban system in a fast-growing city and economy: the case of Bangkok and Thailand", 1996

Une analyse du réseau urbain indonésien relativise un tel propos[212]. Les conclusions tirées seraient là d'encadrer le phénomène de concentration, voire de le limiter, afin de ne pas entraver la croissance économique, une fois que le seuil critique de viabilité du système serait atteint. Plutôt que de laisser Jakarta croître au risque d'étouffer sous son propre poids, l'étude de Douglass conclut à la création autour de la capitale indonésienne, et cela grâce à des incitants économiques, d'un réseau de villes spécialisées reliées par des communications performantes afin de mieux répartir les flux migratoires. Une trop forte polarisation n'a en effet pas que des avantages: la congestion qu'elle entraîne induit une charge de pollution trop forte imposée à l'écosystème déjà saturé et la détérioration de la qualité de vie et entrave les échanges. Les autorités, pourtant sensibles à un tel discours, ne firent pourtant rien pour limiter la croissance de la capitale et assurer la mise en place d'un organe de planification national, pourtant jugé indispensable pour guider les entreprises vers les villes secondaires et favoriser leur croissance. Reste aujourd'hui à considérer avec dépit, le chaos dans lequel la capitale indonésienne se débat pour mesurer les conséquences d'un tel laisser-faire.

La relation entre forme urbaine, performance économique et impact environnemental est dès lors cruciale. Aussi n'a-t-elle pas manqué de susciter un grand nombre d'études. Celle qui fut dirigée par le Professeur Bertolini de l'Université d'Amsterdam a retenu notre attention. Elle se centra sur la région métropolitaine de Randstad, aux Pays-Bas[213]. Alors que certains évoquaient l'idée d'une ville de taille optimale, les observations de Bertolini rendirent compte d'une situation plus complexe dans laquelle les spécificités du contexte étaient prépondérantes. Ainsi, Tokyo, la première mégalopole du monde avec ses vingt-sept millions d'habitants, pourtant déjà très étendue n'aurait pas encore atteint sa limite d'expansion, alors que d'autres, pourtant plus circonscrites, auraient déjà dépassé leur seuil d'efficacité. La taille physique ne serait donc pas l'unique facteur en jeu, le nombre de travailleurs, les emplois disponibles, la mobilité, en termes de distance et de durée ainsi que de coût des trajets et la répartition des activités économiques devraient également être considérés. Pour illustrer son propos, l'auteur se référa à la notion de 'marché de travail efficient', défini par Prud'homme et Lee comme le nombre d'emplois et de travailleurs disponibles en un temps donné[214]. Selon ces chercheurs, la localisation respective de l'emploi et du logement dans la trame urbaine ainsi que l'efficacité du réseau de transport influenceraient la taille effective du marché et donc celle de la ville elle-même. Ils remarquèrent ainsi que si le marché global du travail sur Paris atteignait cinq millions d'emplois, il se réduisait dans les faits à 2,7 millions en considérant un trajet de soixante minutes. De fait, la durée de trajet affecte aujourd'hui plus la mobilité des travailleurs que la distance parcourue, elle doit dès lors être prise en compte dans le calcul de l'efficience économique d'une ville. Ainsi, lorsque la vitesse d'un transport donne accès à des zones plus attractives pour une durée de parcours égale, l'activité économique aura tendance à se déplacer vers ces dernières. La dissociation croissante entre proximité spatiale et temporelle – la connexité – résultante des performances des divers moyens de transport est ainsi mise en exergue.

Une ville devient donc performante dès lors que sa forme permet de réduire les coûts de production et de distribution, dont ceux du transport des biens et des personnes. L'élargissement des marchés rationalise les échanges, donc réduit les coûts et génère un marché du travail plus efficace, à condition que l'accessibilité soit garantie, point de vue d'ailleurs confirmé par une autre recherche selon laquelle la productivité de la main-d'œuvre augmenterait avec la taille des villes et l'efficacité du transport. Cette corrélation serait encore plus marquée si la taille effective du marché du travail était prise en compte. La même logique s'applique aux services et au logement lorsque la forme de la ville conduit à des économies d'échelle tout en assurant une meilleure distribution de la connaissance et de l'innovation[215].

Tant les études de Bertolini que celles de Prud'homme et Lee appellent à la recherche d'un compromis entre vitesse de transport et niveau de concentration dans l'usage du sol. Différentes combinaisons de ces variables paraissent valables en fonction de la taille du marché et de la spécificité du lieu. Mais l'équilibre recherché devrait tenir compte d'autres facteurs comme la sécurité, la qualité de vie, l'accessibilité, la pollution ou la préservation de certains écosystèmes. Ainsi, les villes américaines présentent des vitesses de trajet généralement supérieures aux villes Européennes pour des distances plus longues, suite à leur densité plus faible. La vitesse des trajets est par contre plus basse et les distances plus courtes dans les villes asiatiques au niveau de concentration plus important.

Pour ce qui est des émissions de CO^2 que ces modèles génèrent, elles sont logiquement plus élevées dans la ville américaine, alors que le niveau de pollution de l'air y restera inférieur à celui d'une ville asiatique. Le premier modèle est donc globalement plus nuisible à l'environnement mais plus tolérable

[212] DOUGLASS, M., "Urbanization and social transformations in East Asia", 2001
[213] BERTOLINI, L., "The multi-modal urban region: a concept to combine environmental and economic goals", 2005, p. 73
[214] PRUD'HOMME, R., LEE, C., W., "Size, sprawl, speed and the efficiency of cities", 1999, pp. 1849-1858
[215] BOUINOT, J., "Efficience économique des formes urbaines…", 2006, pp. 481-487

localement que le deuxième, lorsque celui-ci ne dispose pas de transports en commun performants. Celui de Hong-Kong étant particulièrement efficace, les niveaux de pollution y restent bien inférieurs à celui de ses consoeurs asiatiques alors que la densité de population est parmi les plus élevées du monde. L'ex-colonie britannique réussirait donc à concilier les critères économiques et environnementaux, alors qu'aucune banlieue américaine n'est près de le faire.

En conclusion il apparaît que si la croissance des mégalopoles peut se justifier en termes économiques, il est un seuil, au-delà duquel cette croissance lui deviendra dommageable. Ce niveau dépend des spécificités locales telles l'efficacité du transport, la répartition du marché du travail et l'organisation de l'usage du sol. A charge des gestionnaires de la ville de prendre en compte ces différents paramètres sans oublier cependant les deux autres domaines du développement durable dont nous parlerons plus loin.

4.1.2 L'extension des mégalopoles d'Asie Pacifique et la gestion de la périphérie

La question de l'expansion des mégalopoles doit donc être regardée sous divers angles. Elle est autant le fruit de la pression migratoire des nantis que de celle des démunis, un même attrait économique s'exerçant sur les deux groupes. Les premiers s'approprient les quartiers bien équipés, à l'inverse des seconds qui s'installent partout où le terrain est accessible et bon marché[216]. Cette attraction doit, selon Forbes, être contenue sous peine de remettre en cause les gains économiques acquis dans les pays du sud-est asiatique et de rater le seul but valable à long terme, le développement durable[217]. Deux solutions sont selon lui envisageables pour limiter la croissance urbaine d'un pays en transition tel que le Vietnam.

La première plaide pour le financement d'un minimum d'infrastructures, priorité étant donnée au soutien de la croissance en accordant une liberté maximale aux entreprises. L'urbanisation devrait alors s'ajuster à la croissance économique et se réguler naturellement. Le marché devrait définir la taille limite de la ville en se tournant vers d'autres pôles, une fois le seuil maximal de croissance atteint. Une éventuelle restriction à une telle théorie reste factuelle; l'exode rural n'est pas uniquement lié aux mécanismes du marché – la mécanisation de l'agriculture libérant les bras dont l'industrie a besoin en ville – il s'explique aussi par l'attrait de la modernité et la recherche d'une vie meilleure symbolisés par les villes. C'est pourquoi, un peu partout dans le monde, les mégalopoles continuent de croître au-delà de tout seuil de tolérance. Suivant cette logique, une deuxième voie conduirait à un certain degré d'interventionnisme – l'excès d'urbanisation devant être encadré et les problèmes engendrés résolus – notamment via la promotion des villes secondaires; la reconversion réussie des économies agricoles dans l'industrie et les services pourrait alors s'opérer dans des villes de plus petite taille, pourvu que les conditions nécessaires y soient rassemblées pour attirer investisseurs et ouvriers.

Une telle option se rapproche de la stratégie défendue par McGee pour lutter contre le phénomène de dilution des villes et la création d'espaces hybrides, mi-ruraux, mi-urbains, non qualifiés et non planifiés, où l'on retrouve tout à la fois: centres commerciaux, quartiers huppés et bidonvilles[218]. Cette présence diffuse de fonctions, combinée à l'absence d'une structure urbaine cohérente, caractérise la plupart des périphéries du monde[219]. T. Sieverts constate, lui, que ces zones qu'il appelle *'Zwischenstädte'* demeurent en général plus denses et plus compactes en Asie qu'ailleurs dans les pays industrialisés[220]. Outre l'attrait de la nature et la répulsion pour la ville, caractéristiques plus spécifiquement occidentales, cet étalement peut mieux s'expliquer en Asie par les facteurs économiques – baisse des coûts du transport, prix du foncier, recherche de plus d'espace au détriment de l'accessibilité aux activités de subsistance – aussi bien que par des spécificités territoriales et culturelles. Cette dilution de l'urbain est préjudiciable en termes de pollution due au transport et de perte de terres arables alors même que des recherches démontrent l'existence d'une corrélation entre forte densité urbaine et faible consommation énergétique en transport et chauffage[221].

Mais il reste périlleux pour les autorités d'imposer un cadre de croissance strict aux quartiers périphériques des villes du sud-est asiatique, faute de moyens pour faire respecter une telle législation alors que la mise en œuvre d'infrastructures y demeure prohibitive. Selon McGee, un premier moyen efficace de lutte contre l'extension serait de définir une politique agricole qui assurât un accroissement du niveau de vie des populations rurales afin d'en limiter l'exode. Il privilégie ensuite l'industrialisation

[216] IIED, "Towards a real-world understanding of less ecologically damaging patterns of urban development", 2006, p. 4
[217] FORBES, D., "Asian metropolis: urbanization and the Southeast Asian city", 1996, p. 19
[218] MCGEE, T., G., "Urbanisasi or Kotadesasi? Evolving patterns of urbanisation in Asia", 1989, p.102
[219] HEYNEN, H., LOECKX, A., SMETS, M., "The periphery: an exploratory study", 1989
[220] SIEVERTS, T., "Cities without cities", 2003, p. 6
[221] NEWMAN, P., KENWORTHY, J., "Cities and automobile dependency, an international sourcebook", 1989

des villes secondaires à l'instar de Forbes et Douglass, en prônant la diversification des points d'entrée du pays, l'amélioration des moyens de communication entre métropoles et villes intermédiaires, tout en y renforçant les services éducatifs et sanitaires ainsi que les infrastructures. Pour McGee, favoriser ces villes en y décentralisant les activités économiques et en les équipant ferait partie d'une gestion cohérente des mégalopoles. Mais une telle politique implique l'intervention de l'État sur son territoire, ministères et départements à tous les niveaux devant coopérer. Cette tâche paraît dès lors ardue compte tenu de l'esprit sectaire rencontré dans beaucoup d'administrations de par le monde. Aussi, si ces stratégies de répartition territoriale ont jusqu'à présent échoué, c'est par manque de volonté politique et à cause de l'influence funeste des blocages administratifs. Les lever requiert une action politique volontariste sans faille[222].

Bien que les autorités soient au fait de ce type d'arguments, elles sont en général trop enclines à développer des projets spectaculaires au sein des mégalopoles afin d'attirer les investisseurs plutôt que d'améliorer le cadre de vie des plus pauvres dans les périphéries et les villes secondaires, lieux où les moyens tant humains que financiers font défaut et où les supports extérieurs sont insuffisants. Ce constat démontre la nécessité d'une politique moins flamboyante mais plus responsable visant le rééquilibrage territorial des concentrations humaines. Action qui pourrait, selon Seabrook, réduire la charge imposée aux plus pauvres en contrôlant mieux la pollution urbaine, tout en dégageant des fonds pour l'éducation et la santé. Ce processus, par ricochet, diminuerait les risques de l'exploitation au travail et de l'extension des milieux mafieux dans des zones de non droit[223]. Mais des mesures doivent être prises également au niveau international afin de limiter le dumping social et environnemental; un échelon où les pays émergents paraissent démunis face au cynisme des pays occidentaux.

Un certain degré d'interventionnisme paraît donc nécessaire pour contrôler la croissance des mégalopoles et gérer la dilution des périphéries. Encore faut-il s'avoir comment et où l'appliquer. Yue-Man Yeung[224] a retracé les types d'intervention mis en œuvre jusqu'ici en Asie, avec plus ou moins de succès, en les classant suivant trois groupes. Le premier comprend les stratégies qui tentèrent de contenir la croissance métropolitaine par la création de villes satellites dans un cadre régional plus vaste, par absorption de la croissance démographique et des nouvelles activités économiques. Politique rigoureusement suivie à Shanghai depuis 1956 et, semble-t-il avec succès. Le chiffre de la population du premier port de Chine continentale est ainsi resté stable depuis trente ans, avec une augmentation globale de moins de 10%, alors que plus de soixante villes satellites de cinquante à deux cent mille habitants étaient créées dans un rayon de vingt à septante kilomètres de la métropole, en même temps qu'un réseau complexe d'autoroutes et de connexions ferroviaires. Ici comme à Séoul, qui a entamé depuis 1964 une politique similaire avec la création de cinq villes secondaires, le succès est attribué à l'autonomie de ces villes qui disposaient de quartiers résidentiels indépendants, construits autour d'usines et de centres commerciaux, et minimisant de ce fait le besoin en transport. Un autre élément prépondérant fut la distance entre le pôle et ses satellites: à trop grande proximité de la métropole, les villes secondaires risquent d'être absorbées ou de devenir de simples cités-dortoirs alors que, trop éloignées ou insuffisamment connectées, elles ne profitent pas pleinement de la dynamique de développement du centre. Afin de limiter le coût en investissements, ces villes se sont construites à partir d'un noyau existant déjà pourvu de certaines infrastructures de base et complété par une politique d'intensification d'activités agricoles et maraîchères au sein de ce tissu. Ainsi la zone de production qui entoure Shanghai lui garantit la bonne autonomie alimentaire déjà mentionnée, avec une production de 75% des fruits et de 97% des légumes nécessaires. Dans une logique de développement endogène prôné par le développement durable, cette caractéristique mérite d'être préservée autant que soulignée.

La deuxième technique s'évertua à contenir le développement par le tracé d'une limite administrative au-delà de laquelle la construction était interdite et l'enveloppement de la mégalopole par une ceinture verte, pratique commune en Europe où Londres avait été la première à l'expérimenter. A Tokyo dès 1956, une telle ceinture, large pourtant de onze kilomètres, ne parvint pas à contenir l'extension de la capitale, faute d'une réglementation stricte sur le droit de construction. Elle fut remplacée en 1965 par la délimitation d'une nouvelle zone de développement, située cette fois à quarante-huit kilomètres de la ville. A Bangkok, en 1981, on ceintura l'agglomération au moyen d'une zone agricole de douze kilomètres à l'est et à l'ouest de la ville. Mais sans succès, faut d'un manque de cohérence dans la planification de la ville et une incapacité notoire à contrôler le marché immobilier[225].

[222] SKOVBRO, A. "Urban densification: an innovation in sustainable urban policy?", 2001, p. p. 20
[223] SEABROOK, J., "In the cities of the south, scenes from a developing world", 1996
[224] YEUNG, Y-M., "Bursting at seams: strategies for controlling metropolitan growth in Asia", 1989, pp. 311-365
[225] APEIS, "Compact city and smart growth", paper 2, 2005, p. 4

La troisième approche consista à construire une ville nouvelle à proximité de la première, souvent la capitale. Kuala Lumpur fut la première dans la région à mettre cette solution en œuvre avec la construction de Janda Baik, située à trente et un kilomètres de la capitale malaisienne. A Hanoi, on pense aujourd'hui lui emboîter le pas afin de préserver le caractère du centre historique en développant un nouveau pôle économique de l'autre coté du fleuve Rouge.

Ces différentes stratégies tentent toutes de freiner la croissance de la périphérie des villes concernées. Elles résultent de la prise de conscience, dans le chef de l'autorité, de l'interdépendance entre la mégalopole et sa région et de la nécessité de traiter l'ensemble dans un même plan de développement, tâche ô combien complexe. Le succès de ces interventions dépendait d'abord du degré de rigueur dans l'application du prescrit, ce qui impliquait la mise en place d'un outil de coordination aux pouvoirs étendus, capable de conduire dans la direction choisie les actions des différentes agences administratives. Elles furent accompagnées de politiques de contrôle, chacune influencée par les idéologies locales et les contextes sociologiques particuliers. Certains ont nécessité des mouvements de populations importants comme en Chine. En Corée du Sud, un système de taxes discriminatoires pour la population de Séoul et pour les industries nouvellement établies dans sa zone d'influence fut mis en place. Mais la réorganisation spatiale des entreprises est sans doute uns des outils les plus efficaces et des plus politiquement acceptables. Il a aussi l'avantage de résoudre certains problèmes environnementaux pour peu que la question du transport soit incluse dans la réflexion.

Il n'existerait donc pas une seule recette applicable en tous lieux mais une panoplie de moyens à mettre en oeuvre suivant les spécificités locales sur base d'une analyse fine de leurs dysfonctionnements et de leurs potentialités. Les villes asiatiques disposent en cela de trois atouts essentiels avec lesquels composer: une forte densité, la mixité des fonctions et une relation toujours forte entre les zones rurales et urbaines – les premières restant accessibles grâce à des moyens de transport parfois d'un autre âge. Par contre, la carence et le manque d'intégration des réseaux de transport semblent être récurrents[226]. Y répondre nécessite une réflexion de fond sur la gestion du territoire et le transport à l'échelle régionale.

Ainsi, si la valeur économique de la concentration urbaine est préférée à l'émergence de vastes conurbations sans limites, un consensus se dégage pour un développement polynucléaire de centres secondaires denses maillés en réseaux, sous forme par exemple d'une étoile autour d'un noyau à partir duquel tout gravite, comme à Paris ou Séoul, ou suivant un schéma complexe et diffus où le centre est moins affirmé, partagé qu'il est entre divers pôles, à l'image du concept de région métropolitaine étendue dont Amsterdam, Rotterdam et Utrecht sont une belle illustration. Dans les deux cas, qualité du transport, organisation des fonctions sur le territoire et spécificités du marché du travail seront des éléments-clés de succès du modèle. La mobilité et l'accessibilité y jouent un rôle important, soit par rapport au noyau dans le modèle en étoile – la périphérie se présente alors comme l'arrière cour du centre dans un rapport de subordination qui peut conduire à une certaine forme d'exclusion – soit par rapport à diverses fonctions réparties sur l'ensemble du réseau dans le deuxième cas. Ce modèle permet une plus grande fluidité des mouvements au travers d'une trame qui relie diversement les éléments du réseau. La congestion sera dès lors moins redoutée pourvu que la trame soit dense.

4.2 La mobilité

D'un point de vue environnemental, l'efficacité d'un mode de transport se définit en fonction du ratio entre passagers transportés quotidiennement et énergie consommée, aussi de ses rejets et de la pollution sonore; tous indicateurs qui classent le transport routier à énergie fossile en dernière position, d'autant qu'en plus du CO^2, les moteurs à explosion rejettent également des particules, du benzène et du dioxyde d'azote. En France par exemple, les transports représentent 26% des émissions à effets de serre, dont 92% produites par le seul transport routier. C'est pourquoi l'impact de la voiture reste au cœur de toute discussion relative à la 'ville verte' alors que son usage fut longtemps le point focal de l'aménagement urbain. L'approche ingénieriste bouscula dès les années soixante la morphologie de la ville et son cadre bâti, considérés comme autant d'obstacles au déploiement des autoroutes urbaines. Outre la perte de cohésion spatiale et de qualité de vie qu'une telle approche devait occasionner, on dut rapidement constater que ces équipements ne faisaient que renforcer la primauté de la voiture. Pékin en est ainsi à son cinquième périphérique sans pour autant parvenir à résorber un trafic toujours plus dense, alors qu'on en vînt à combattre l'usage du vélo au milieu des années nonante, au motif qu'il entravait le trafic routier!

[226] FORBES, D., "Asian metropolis: urbanization and the Southeast Asian city", 1996, p. 27

L'incapacité d'un tel type d'investissement à empêcher la congestion en centre-ville est aggravée par un problème structurel: la sur-concentration des activités économiques et administratives sur un périmètre limité. Une alternative serait de répartir ces dernières sur une plus grande aire géographique par la création de nouveaux pôles au sein ou en dehors de l'agglomération concernée en reliant le tout par un système de transport en commun efficace[227].

Alors que la voiture fut d'abord un instrument d'exercice de la liberté, certaines tranches de la population en sont aujourd'hui complètement dépendantes, notamment celles qui vivent dans des zones d'une densité inférieure à trente personnes par hectare, point critique en dessous duquel le transport public devient prohibitif. Aux USA, cette catégorie de la population consacrerait ainsi plus de 20% de ses revenus au transport, alors que les citoyens établis en ville, devraient sacrifier moins de 17% à ce poste[228]. Ainsi, l'usage de la voiture a favorisé l'étalement des villes, lequel, en retour, accroît la dépendance à son égard.

Aussi, limiter l'usage de l'automobile afin de lutter contre la congestion et la pollution des villes est devenu un leitmotiv. S'il ne peut être question de l'éradiquer, le but est désormais de mettre fin à son hégémonie pour ne plus qu'en faire un complément aux modes de déplacement adaptés à la ville tels vélos, métros, trams ou bus. Quel défi! Lorsque l'on songe à la valeur symbolique que la voiture revêt dans nos sociétés modernes, centrées sur la liberté individuelle et la réussite sociale. Ainsi, quand les gens ont le choix, préfèrent-ils utiliser leur véhicule, d'autant que, malgré les embouteillages, ce moyen reste souvent plus rapide que le transport public peu performant. Une étude récente de l'Université de Harvard a révélé que le trajet quotidien de l'Américain moyen pour se rendre à son travail prenait quarante-huit minutes en transport public contre la moitié en voiture[229]. Une telle différence s'explique en partie par le fait que les autorités n'ont eu de cesse d'investir dans les infrastructures routières au détriment du transport public. Ces dernières ne seraient rien d'autre qu'une forme de subsides accordée au transport individuel alors que le message véhiculé aujourd'hui par les médias est contradictoire: la publicité promeut l'achat de voitures alors que les campagnes d'information appellent à en limiter l'usage. Curieux paradoxe!

Dans tous les cas, rares furent les politiques purement restrictives qui réussirent. Singapour fut la première en 1975 à imposer une taxe sur l'emploi de la voiture en centre-ville, elle en limita l'usage avec succès. Le régime autoritaire de l'île eut toutefois l'intelligence de faire accompagner cette mesure d'un développement de transport public performant au ticket d'accès non subventionné mais abordable. Tant il paraît difficile d'amener un changement de comportement par simple persuasion sans contrepartie. Encore faut-il que cette dernière soit de taille et couvre équitablement l'ensemble du territoire visé. Une politique restrictive ne fonctionne qu'accompagnée d'alternatives décentes et acceptées par le public dès lors que ses comportements sont en jeu[230]. Pourtant, aujourd'hui, les pouvoirs publics investissent peu en la matière; ainsi, par comparaison, durant les années septante, glorieuse époque du RER, la France dépensait quatre fois plus pour ses réseaux collectifs.

Mais la réduction des embouteillages est l'un des grands défis des métropoles qui poussent les autorités à agir. Le temps que perdent les usagers bloqués dans les bouchons est en effet autant une perte pour la productivité qu'une atteinte à l'environnement par les gaz supplémentaires produits. Pour tenter de résorber les siens, Stockholm a mis au point un péage modulable depuis 2006 qui s'avère être un des systèmes de contrôle de la circulation le plus complexe au monde. Il s'agit d'une technique à péage variable, le tarif étant déterminé en fonction de l'heure de la journée et des zones de fréquentation. Vingt-trois portiques de péage identifient les véhicules soit en captant les données de leur boîtier électronique embarqué, soit par simple lecture de la plaque minéralogique. Ils calculent ensuite le tarif appliqué en fonction de l'heure et de la position géographique du véhicule. L'objectif est de réguler plus efficacement le trafic sur la journée et engager les usagers à emprunter les transports publics. Ce projet est autant technologique que démocratique. A l'issue de la période d'essai, un referendum a été organisé afin de permettre aux citadins de se prononcer sur le maintien du système. Il a été approuvé par 53% des votants, qui exprimèrent par-là leur satisfaction devant les progrès enregistrés. Le trafic avait en effet baissé de 22% à l'intérieur du périmètre payant, la pollution réduite de 14%, alors que la fréquentation globale des transports en commun augmentait de 6% et de 9% pour les liaisons interurbaines. Pour atteindre ces objectifs, la municipalité avait en effet dans le même temps mis en circulation deux cents nouveaux bus, ajouté des trains et des liaisons d'autocars rapides aux heures de pointes et ouvert des parkings autour de la ville[231].

[227] LITMAN, T., "Smart growth: more efficient land use management", 2003
[228] Idem
[229] *The Economist*, "Thronged, creaking and filthy, bursting cities, bust infrastructure", Special Report on Cities, May 5th, 2007, p. 9
[230] FORBES, D., "Asian metropolis: urbanization and the Southeast Asian city", 1996, p. 44
[231] *Le Courrier International,* " Stockholm, le péage modulable s'impose", nº831, 11 octobre 2006, p. 56

La nécessité de réduire l'emprise de la voiture une fois acceptée, certains s'attachèrent à limiter l'extension périphérique des agglomérations urbaines, et à promouvoir le retour à la ville compacte et ses quartiers autosuffisants – unités de voisinage dans lesquelles la plupart des fonctions et services seraient disponibles[232]. Certains arguèrent cependant qu'il n'était pas évident que la population trouverait nécessairement un emploi dans de tels quartiers et risquait dès lors de faire la navette d'un quartier autosuffisant à un autre, voire d'une ville compacte à une autre, sans réduire les niveaux de pollution[233]. Ces réflexions eurent le mérite de mettre en exergue la nécessaire liaison entre forme urbaine, accessibilité, marché du travail et usage du sol[234]. Aussi, remettre la ville compacte à l'ordre du jour ne pouvait se faire que dans le cadre d'une politique de mobilité cohérente, embrassant l'ensemble des paramètres à l'échelle de la ville et de sa région. En Europe, de telles approches furent mises au banc d'essai avec un certain succès à Strasbourg, Oslo ou Londres, cette dernière ayant été une des premières villes européennes a instaurer des péages à ses portes. Le trafic dans Paris fut, quant à lui, réduit de 19% depuis 2001 grâce à certaines contraintes physiques: développement de ligne de bus en site propre, limitation du parking… Mais de telles politiques ne sont pas sans danger car les activités économiques risquent alors de fuir vers la périphérie. Ainsi le cœur de la capitale française aurait perdu 5% de ses emplois au cours de ces sept dernières années, démonstration de l'interdépendance des phénomènes de la ville.

Le concept de mobilité mérite d'être précisé à ce stade de notre analyse. Il s'agit bien de la capacité de mouvement des usagers assurée par différents réseaux de transport. Les enquêtes conduites en Europe rapportent qu'en général, les hommes jeunes et les groupes sociaux dont les niveaux d'éducation ou de revenus sont parmi les plus élevés, ont une mobilité plus grande que la moyenne. C'est donc que mobilité et niveau social sont liés[235]. Si l'efficacité implique que la mobilité, à la fois, dispose d'une multiplicité de modes de transport et offre la possibilité de passer aisément de l'un à l'autre, une amélioration éventuelle de ces mêmes réseaux passe aussi par l'accroissement des fréquences et la rapidité des trajets et l'extension des plages horaires, bref, une 'intermodalité' accrue. Ou encore, cette possibilité de changer de mode de transport lors d'un même déplacement exige une meilleure accessibilité de l'ensemble des transports collectifs sur tout le territoire. Elle peut alors être définie comme le nombre et la variété d'activités atteintes en un temps donné, à partir d'un lieu donné. Elle est donc déterminée tant par la qualité du système de transport et son organisation que par l'usage du sol.

L'intermodalité nécessite des connexions entre les différents modes et leur coordination. Dans sa dimension spatiale, ce terme exprime le lieu où s'opère ce changement; le nœud d'un réseau dont la densité du maillage est un autre facteur de succès. Mais il s'agit aussi d'un principe d'organisation tant de l'offre de transport que de l'espace d'accueil. Son principe n'est pas neuf mais la manière de l'appréhender s'est renouvelée ces dernières années, en France notamment, par une approche plus intégrée tant en matière de géographie que d'équipements. Il est devenu un vecteur de restructuration urbaine, souvent élaboré à différentes échelles dans un souci de cohérence du territoire. On parle dès lors de réseau 'multimodal' intégré dans lequel les rapports entre centre et périphérie et les différentes stations d'échanges, précédemment caractérisés par leur morcellement, sont repensés et restructurés[236]. Dans ce système, les pôles d'échanges sont de grande importance. Plus ils seront intégrés au sein de la trame, mettant en liaison plusieurs modes, plus ils seront complexes et plus ils contribueront à la structuration de l'espace urbain.

Tout comme la mobilité, l'intermodalité fait partie des qualités urbaines aujourd'hui recherchées. Par la multiplicité de ses fonctions, la ville engendre une diversité de mouvements, elle se doit dès lors d'offrir une diversité de modes de transport. Toutes les villes ont donc l'aspiration à devenir 'multimodales', la tendance étant à l'accroissement et donc à la complexification des systèmes de transport. Mais l'amélioration de la mobilité et de l'accessibilité implique des intégrations spatiales qui favorisent le changement de mode et optimisent les réseaux afin qu'ils se complètent et couvrent de manière cohérente le territoire. Chaque nouvelle connexion augmentera ainsi la performance globale de la trame. Une bonne mobilité nécessite donc à la fois la multiplicité des modes et l'intermodalité. Au plus le système sera complexe, au plus l'usage pourra être différencié, chaque utilisateur fabriquant sa propre mobilité en fonction de ses besoins propres. Mais pour que le système soit efficace, un maximum d'informations devra être disponible pour que l'usager puisse choisir. L'amélioration de cette dernière ne nécessite pas forcément des investissements lourds comme le métro, l'expérience démontrant que l'accroissement des services, la multiplication des lignes et des fréquences, l'étalement des plages

[232] IIED, "Towards a real-world understanding of less ecologically damaging patterns of urban development", 2006, p. 3
[233] BREHENY, M., J., "The contradictions of the compact city: A review", 1992, p. 11
[234] WEGENER, M., "Efficient, equitable and ecological urban structures", 1996
[235] TELLO, E., "Changing course? Principles and tools for local sustainability", 2004, p. 229
[236] GRILLET-AUBERT, A., GUTH, S., "Architectures du transport", 2005, p. 31

horaires, l'accroissement de la rapidité et des prix abordables sont plus importants que l'option technologique envisagée[237].

Coté motorisation, les énergies propres commencent peu à peu à s'imposer face à la toute puissance de l'énergie fossile. Les véhicules alimentés à l'énergie solaire sont encore expérimentaux alors que les faibles performances de la voiture électrique n'en ont pour l'heure pas encore fait un succès économique. On parle aujourd'hui de voiture hybride, dont la motorisation alterne entre l'électrique et le fossile quant il s'agit de recharger les batteries. La moto électrique ou 'e-bike' rencontre depuis peu un vif succès notamment en Asie, ses performances se rapprochant du scooter classique. Quant aux véhicules collectifs, outre les bus à hydrogène, les tuk tuk électriques et au gaz naturel ont fait une entrée remarquée, comme par exemple à Katmandou. Ces véhicules à trois roues arpentent depuis 2004 les routes encombrées de la capitale népalaise sous l'impulsion d'une ONG allemande afin de lutter contre la pollution atmosphérique. Ils ont depuis complètement supplantés leurs homologues alimentés au diesel. Ils peuvent accueillir jusqu'à six personnes, le prix de la course étant de 20 centimes de dollars. Mais de nombreuses recherches dans ce domaine devront encore être faites avant de supplanter définitivement l'énergie fossile.

Figure 2.1: Différents véhicules électriques

Scooter électrique 30km/h, rayon d'action de 80km, rechargeable en 5 heures, coût d'achat entre 450 et 700USD

'e-solex' mis en location à Siem Reap 20km/h, rayon d'action de 50km, rechargeable en 4 heures, Coût d'achat aux environs de 200USD

Tuk tuk électrique à Katmandou

Tempo au gaz dans les rues de Katmandou

Mais aujourd'hui l'innovation en terme de transport dépend moins du progrès de la technologie que de l'usage des modes existants. Le co-voiturage et 'l'auto-partage' réinventent ainsi l'usage de l'automobile. Le premier assure aujourd'hui à Los Angeles 15% des déplacements. La deuxième prend la forme d'une location à l'heure ou d'une co-propriété – un concept inventé dans les pays de l'Est par des comités d'immeubles qui se cotisaient pour acheter une Trabant. A Curitiba c'est l'usage du bus qui, réinterprété, s'apparente désormais à un métro de surface, le réseau et ses arrêts étant complètement indépendants des autres modes de transport. Ce principe a débouché à Nantes en 2006 sur le concept de bus à haut niveau de services (BHNS) sous le vocable de 'Busway', bien qu'il ait tous les attributs du tram, son coût d'investissement est cinq fois moindre. Ce dernier, ainsi que le vélo, avaient presque disparus du paysage urbain. Ils redeviennent aujourd'hui à la mode. Le premier se faufile à nouveau dans les villes européennes, à Strasbourg notamment, où réintroduit depuis plus de vingt ans, il multiplie par deux l'usage des transports en commun. Ce réseau fonctionne aujourd'hui à merveille: un tram passe sur les différentes lignes toutes les six minutes en moyenne et permet à plus de deux cent vingt mille passagers d'être transportés chaque jour. Les rames attendent les passagers aux portes de la ville où de grands parkings permettent aux navetteurs d'abandonner leur véhicule pour la journée.

Figure 2.2: Les bus en site propre et leurs arrêts à Curitiba, Brésil

Source:R. Dos Santos, 2006

[237] Idem, p. 128

Quant au vélo, son usage en ville est aujourd'hui réinventé. Lyon avait déjà, avec succès, expérimenté la location journalière de vélos dès 2005, Paris lui a emboîté le pas en 2007. Le 'Vélib' organisé sur tout le cœur de la capitale française connaît depuis son lancement un réel engouement. Celui-ci est sans doute dû à l'effet de masse. En effet, selon la responsable de projet, ce système ne fonctionne pas en dessous de dix mille vélos et une couverture dense des points de dépôt[238]. Ces divers exemples démontrent que le mode de transport revêt une dimension technologique, économique et écologique mais aussi géographique – le transport en centre-ville n'ayant pas les mêmes caractéristiques qu'en périphérie en termes de distance parcourue et de vitesse – sociologique aussi, suivant les utilisations, et psychologique enfin, voire symbolique, suivant le contexte local et le goût du jour.

Les différents types de transport présentent des qualités diverses. Le métro est particulièrement bien adapté à une ville dense et vaste – seule susceptible d'en amortir le coût – en ce qu'il permet d'absorber un grand nombre de passagers et de les soustraire de l'emploi du réseau de surface. La centaine de villes qui en jouissent offrent une excellente mobilité, grâce à des déplacements plus rapides et plus rationnels, à l'exemple de Paris ou New York, que dans d'autres mégalopoles qui en sont dépourvues. Mais la distribution des points d'attraction d'une ville restant aléatoire, le réseau ne peut être limité à une seule ligne. Les stations disposées sur la trame ainsi formée doivent être régulièrement réparties et localisées en des points stratégiques en matière d'usage du sol. Elles auront des conséquences sur le prix du foncier, comme le montre l'exemple du Caire où on observa, au court des quinze ans suivant son ouverture, une multiplication des prix par sept dans un rayon de trois cents mètres autour des bouches de métro[239]. Comme les modèles gravitationnels entre centre et périphérie deviennent moins lisibles, les trajets deviennent plus imprévisibles. Seule une mise en réseau permet alors de répondre à la variété des trajets. Bien qu'artisan de progrès et de régénération, le métro ne peut donc être envisagé comme seul moyen de transport public, lignes de tramways et de bus doivent compléter le dispositif.

Le tramway avait presque disparu des villes européennes car réputé préjudiciable à la fluidité du trafic routier. Il est revenu en force en France notamment dans les années quatre-vingts, principalement dans les villes moyennes qui ne peuvent s'offrir des équipements plus lourds et où il est particulièrement adapté en centre-ville comme moyen pour barrer la route à l'automobile. Son encombrement important – six mètres de large pour deux voies – impose en effet de réduire l'espace dévolu à l'automobile sur les artères où il circule. Il n'est du reste réellement efficace qu'en site propre. En périphérie, son déploiement permet de structurer l'expansion urbaine. Ainsi, suivant l'expérience française, il est à la fois activateur de régénérescence de l'espace public et outil remarquable de désenclavement. Pour être rentable, son parcours doit desservir une série d'équipements et être accompagné d'une politique de rabattement des usagers, notamment par des lignes de bus. Ces derniers nécessitent de moins grands investissements tant en matériel roulant qu'en aménagement urbain. La densification de la fréquence des trajets peut ainsi être garantie à moindre coût. Mais rappelons que le bus reste tributaire de la fluidité de la circulation sauf s'il circule en site propre.

Figure 2.3: Trams modernisés en site propre en France

Source: Christoph Groneck, 2005

Dans tous les cas, l'emploi de ces différents équipements doit être étudié en corrélation avec l'accessibilité des fonctions et l'usage du sol. Pour Bertolini, une telle intégration restera difficile à réaliser. Selon lui, le type de transport proposé dans les quartiers résidentiels ou de bureaux est moins important que son degré d'accessibilité à ces zones et leurs diverses fonctions. Il ne s'agit donc pas de réfléchir uniquement à l'efficience d'un réseau mais également de considérer l'accessibilité offerte à chacune des activités dans le bassin desservi. La relation entre le mode de transport et les objectifs

[238] *Le Nouvel Observateur,* "Faut-il supprimer la voiture?", 26 septembre 2007, p.7
[239] Idem, p. 21

socio-économiques ou environnementaux qu'il sert, ne peut ainsi se réaliser qu'au travers d'une politique intégrée disposant d'une panoplie de mesures que le tableau ci-joint résume[240].

Tableau 2.2: Actions à réaliser selon le type de technologie, de transport et d'usage du sol

Implications technologiques	Type de transport	Implication sur l'usage de sol
Développer les technologies de communication informatique ;	← Sans mouvement →	Développer des lieux multifonctionnels et le travail à domicile;
Chemins de transports spécifiques, conviviaux, sécurisés ;	← Marche à pied/vélos →	Développer des quartiers multi-fonctionnels ;
Transports porte-à-porte rapides et fréquents, flexibilité et diversité ;	← Par transit →	Promotion du transport public en site propre, multiplication des nœuds d'échange ;
Technologies propres	← Par voiture →	Développement de régions multi-fonctionnelles équilibrées

Source: Bertolini, 2005

D'après l'auteur, outre le facteur économique, deux variables définissent de façon prépondérante le type de transport à utiliser selon les caractéristiques locales: la zone d'influence d'une activité et l'intensité de son usage. Ainsi, idéalement, seules les activités disposant d'une grande zone d'influence et d'une faible intensité d'usage devraient être accessibles par voiture tandis que l'emploi du train paraît opportun dans les relations entre les grandes conurbations à fort pouvoir d'attraction ainsi qu'entre un noyau et ses pôles les plus importants situés en périphérie. Les activités à faible rayon d'attraction devraient, elles, être joignables en vélo[241] alors que l'accès à des services tels qu'école, transport, commerces, peut se faire à pied s'ils se trouvent dans un rayon permettant d'en couvrir le trajet en dix minutes et, ce, d'autant plus quand la densité du quartier ne dépassera pas cinq cents personnes à l'hectare, niveau jugé adéquat pour assurer le passage avec un niveau de sécurité acceptable[242]. Encore faut-il que l'aménagement spatial favorise le contrôle social et la concentration de la circulation piétonne. Les études de B. Hillier démontrent en effet 'incidence de l'organisation spatiale sur la promotion ou le freinage des échanges sociaux et, de ce fait, sur l'existence, ou non, d'un sentiment de sécurité selon qu'ils seront intégrés ou ségrégés[243].

Le secret est donc bien dans la multimodalité, en liant voiture aux autres modes de transport. C'est par la mise en place d'une politique intégrée qui tienne compte d'une variété de paramètres que l'emprise de l'automobile pourra être réduite au profit du piéton, du vélo et des transports publics, au sein de 'quartiers autonomes' et de villes plus compactes où la mixité des fonctions serait assurée. Elle s'inscrit dans une stratégie de 'croissance intelligente', ce qui sous-entend des pratiques d'usage du sol dédiées au développement de modèles plus accessibles qui réduisent les trajets nécessaires pour atteindre les biens et les services[244]. De telles expériences sont en cours, où ville compacte et croissance intelligente sont recherchées, telles qu'à Curitiba, à Singapour, Hong-Kong, Fribourg en Allemagne, ou Portland aux USA.

4.3 La gestion du cadre bâti

4.3.1 La ville compacte comme modèle

S'il paraît nécessaire d'endiguer l'émiettement des villes, le débat reste vif quant à la forme urbaine à promouvoir. En dépit de ses vertus rappelées plus haut, la ville compacte ne fait pas l'unanimité, certains les mettant en doute. La ville compacte ne serait donc plus une fin en soi et le débat entre tenants et opposants de la densification reste ouvert, au point que d'autres optent pour une position de compromis.

Constatons d'emblée que la ville compacte est d'abord un phénomène européen. Son emblème reste la ville moyenâgeuse entourée de ses remparts; un autre, celui de la ville industrielle du début du 19ème siècle. Il fut à nouveau mis en avant au début des années nonante, notamment dans le Livre Vert de l'EU, pour une série de motifs: préservation des terres arables, limitation des trajets et donc de la production de CO^2, amortissement des investissements en infrastructure dont le transport public... Ainsi

[240] BERTOLINI, L., "Planning for accessibility…", AESOP, 2007
[241] BERTOLINI, L., "The multi-modal urban region: a concept to combine environmental and economic goals", 2005, p. 83
[242] SCOFFHAM, E., VALE, B., "How compact is sustainable – how sustainable is compact?", 1996, p. 72
[243] HILLIER, B., "Space is the machine, a configurational theory of architecture", Cambridge University Press, 1996
[244] LITMAN, T., "Smart growth: more efficient land use management", 2003

une ville plus ramassée devrait favoriser la qualité de vie de ses habitants et apporter de l'équité sociale par la provision d'une plus grande panoplie de services. Car les villes, plus favorables à la diffusion d'un traitement égalitaire, se doivent d'offrir un large éventail de logements à forte densité et financièrement accessibles sans oublier des services de proximité de qualité. Des attributs que la ville compacte pourrait rencontrer[245].

Face à la question de la durabilité, l'attitude fut dès lors de plaider en faveur de la préservation de la vitalité des centres existants et d'y favoriser à la fois densité résidentielle et mixité sociale, et ainsi, lutter contre dilution de la ville. Elkin et ses coauteurs promurent, dès 1991, l'intensification de l'utilisation des espaces dans la ville en proposant le développement d'une plus forte densité de l'habitat autour de centres bien définis[246]. La ville compacte contemporaine se veut essentiellement antinomique de l'étalement; la densité et une meilleure accessibilité réduisant la dépendance à l'égard de la voiture[247].

Des études s'efforcèrent d'étayer ces assertions. Les premières tentèrent d'établir une corrélation entre densité urbaine, transport et émissions de gaz à effets de serre, ce que réussirent Newman et Kenworthy en 1989[248]. Ces deux universitaires australiens étudièrent la relation entre la consommation de pétrole par habitant et la densité de population sur base de données collectées dans un nombre important de villes de part le monde. Ils démontrèrent ainsi que les villes à densités les plus faibles, toutes situées au USA, présentaient les niveaux de consommation les plus élevés. Les villes européennes faisaient état de ratios acceptables alors que Hong-Kong, grâce à son système de transport public performant et sa forte densité, enregistrait des indices de consommation les plus faibles par habitant. En dépit de la pertinence de cette démonstration, les recommandations prônées par les deux chercheurs – politique volontariste de densification et promotion du transport public – suscitèrent de nombreuses critiques; les uns arguent que le marché serait le mieux à même de réguler flux et pollution, les autres s'inquiètent de la viabilité financière des systèmes de transport proposés. Cette étude fut aussi qualifiée de sommaire, car basée sur deux variables uniquement. Des critères supplémentaires devaient donc être intégrés pour saisir plus fidèlement les comportements liés au transport, tels l'impact de la forme urbaine, la localisation des emplois, le revenu des foyers ou le prix de l'essence.

Ces premiers résultats des chercheurs australiens furent confirmés dix ans plus tard par une étude complémentaire qui mit en avant, dans un cadre dense, l'efficience du transport public en matière de consommation énergétique et de coût par passager[249]. Démonstration d'ailleurs complétée par une autre recherche, étalée sur une période de vingt-cinq ans, relative au rapport entre les coûts et les infrastructures de transport dans trois types de quartiers de Toronto – centraux, de moyenne densité et dispersés – où il apparut que les plus denses étaient largement plus économes que les autres. En incluant les coûts relatifs à la pollution, la congestion, les accidents et le transport, un quelconque quartier central pouvait générer jusqu'à 32% d'économie par rapport à un autre de la périphérie[250].

D'autres études sont venues nuancer ces propos. Une recherche sur la densification d'un quartier de Copenhague a ainsi démontré que de plus fortes densités pouvaient induire un accroissement de la congestion du trafic, faute d'un changement comportemental. Elle souligna ainsi l'importance de lier la densification à une politique intégrant d'autres aspects, dont l'amélioration de l'offre en transport public, la création d'emplois de proximité et la mise à disposition d'équipements sociaux et récréatifs en suffisance…[251] Une analyse de Gordon et Richardson sur les villes américaines révéla de son côté que les distances des trajets journaliers avaient tendance à rester stables en dépit d'un étalement urbain continu; ce qu'ils expliquèrent par la relation entre emploi et lieu de résidence[252]. Il apparut en effet que la plupart des tracés de trajet concernaient désormais les banlieues sans nécessairement passer par les centres, confirmant ainsi le phénomène d'exode des emplois du centre vers la périphérie. Mais ne s'agissait-il pas là de la démonstration de l'éclatement des activités autrefois centrées en ville plutôt que d'une remise en cause du modèle de ville compacte?

L'étude ECOTEC, traitant du rapport entre étendue des villes et consommation énergétique en Grande-Bretagne[253], conclut que la taille urbaine établissait une corrélation inversement proportionnelle avec la

[245] BURTON, E., "The compact city and social justice", 2001, p. 13
[246] ELKIN, T., MCLAREN, D., HILLMAN, M., "Reviving the city: Towards sustainable urban development", 1991, p. 16
[247] APEIS, "Promoting compact cities and smart growth", 2005, p.1
[248] NEWMAN, P., KENWORTHY, J., "Cities and automobile dependency, an international sourcebook", 1989
[249] NEWMAN, P., KENWORTHY, J., "Sustainability and cities: overcoming automobile dependence", 1999
[250] LITMAN, T., "Smart growth: more efficient land use management", 2003
[251] SKOVBRO, A. "Urban densification: an innovation in sustainable urban policy?", 2001, p. 11-12
[252] GORDON, RICHARDSON, "Beyond polycentricity. The dispersed metropolis, Los Angeles, 1970-1990", 1996, pp. 289-295
[253] ECOTEC, "Reducing Transport emissions through planning", 1993

consommation énergétique du transport. Les populations vivant dans les environnements les moins denses effectuaient des trajets deux fois supérieurs à ceux établis dans des villes compactes; autre argument en faveur de cette dernière! Constat nuancé par ailleurs par McLaren qui faisait remarquer que la ville centralisée induisait un accroissement des émissions de CO^2 dû à une congestion accrue, et, ce, d'autant plus que la ville était grande. Les gains énergétiques étaient donc limités dans les grandes agglomérations à cause de l'accroissement de la durée des trajets autant que par la réduction de vitesse du trafic[254]. Londres était ainsi moins performante en termes de consommation énergétique qu'une ville de taille moyenne suite à la congestion du trafic[255]. La qualité de l'air dans cette dernière était donc supérieure à celle d'une conurbation. Une simulation réalisée par Brehenly en 1995 envisageait par conséquent une réduction limitée de la consommation énergétique – de l'ordre de 2,5% – au cas où une politique de concentration serait appliquée au Royaume-Uni. Pour l'auteur un tel gain ne justifierait que partiellement les efforts consentis pour rendre les villes plus compactes[256]. Mais la conclusion la plus pertinente n'était-elle pas qu'une politique de concentration urbaine n'aurait tout son sens qu'accompagnée d'une politique volontariste de limitation de la voiture et de promotion des modes de transport moins polluants au sein de villes secondaires compactes? Avec en corollaire, que le modèle de la mégalopole n'était pas digne d'éloges?

Au regard de ses détracteurs, le retour à la ville compacte restait le fruit d'une perception simpliste, alimentée par une image romantique de la ville médiévale italienne, alors que la condamnation excessive de la vie en milieu suburbain ne tenait pas compte de l'aspiration d'une majorité de la population à y vivre[257]. Celle-ci se basait sur des valeurs de ruralité toujours d'actualité par lesquelles les 'décentristes' avaient étayé leur argumentaire. Le directeur de l'Association des Urbanistes Américains durant les années nonante, R. Hall, ardent défenseur de la banlieue américaine, faisait ainsi remarquer que la structure spatiale et 'l'intermodalité' étaient des facteurs aussi déterminants que la densité pour appréhender le problème de la pollution liée au transport. Selon lui, seule une très forte augmentation du coût de l'essence serait à même de pousser la population à quitter la banlieue et son confort de vie[258]. De fait, même en Europe, le pavillon de banlieue ralliait les suffrages de 70% de la population en 2004[259]. Beaucoup doutaient donc que l'on puisse la convaincre de sortir de leur banlieue et de leur voiture, tant était grande la perception de liberté et de confort offerts en ces lieux exempts des nuisances de la ville – bruit, pollution, insécurité, sentiment d'étouffement – sauf à faire naître une réelle prise de conscience[260].

D'autres faits furent enregistrés comme autant d'obstacles dressés devant tout désir de densification. Le premier observait la relative, mais persistante, réduction du nombre de personnes par unité de logement dans les pays industrialisés. Si la démographie de ces pays restait stagnante, leur population n'en consommait pas moins toujours plus d'espace. Ainsi, tandis que la population de la région de Barcelone est restée constante au cours de ces vingt dernières années, sa surface a néanmoins continué de croître de six cents hectares par an[261]. En dépit du fait que les jeunes quittent le foyer de plus en plus tard, pour cause de hausse des loyers et d'insécurité accrue du marché du travail, le nombre de personnes par foyer ne cesse pourtant de diminuer. Ce phénomène, s'explique par la dénatalité et l'augmentation du nombre de familles monoparentales, alors même que, depuis longtemps, les anciens dans ces pays ne partagent plus le toit de leurs enfants. Il indique aussi combien la demande en mètres carrés par personne augmente avec le niveau de richesse. Cet exemple de Barcelone paraît symptomatique si on note que le nombre moyen de personnes par foyer y est passé de 3,9 en 1970 à 2,6 à la fin du millénaire[262].

Le deuxième constat est que plus une société se développe, plus elle réclame la spécialisation de ses espaces, ce qui entraîne l'accroissement de la demande en surfaces bâties. Il apparaît enfin que les emplois ont tendance à se délocaliser en périphérie où les entreprises peuvent trouver des terrains à la fois moins chers et plus proches des lieux de résidence de leurs cadres[263]. Du reste, les détracteurs de la ville compacte voient dans l'ère de l'information digitale une porte de sortie pour la population isolée dans sa banlieue et un frein à sa boulimie de transport, un argument longtemps martelé mais qui tarde à se concrétiser. Une dernière critique avancée concerne la nature et les motifs de l'éclatement des villes

[254] MCLAREN, D., "Compact or dispersed? Dilution is no solution", 1992, p. 272
[255] BANISTER, D., "Energy use, transport and settlement patterns", 1992
[256] BREHENY, M., J., "centrists, decentrists and compromisers: views on the future of urban form", 1996, p. 25
[257] Idem, 1996, p. 28
[258] BREHENY, M., J., "Compact cities and transport energy consumption", 1995, pp. 81-101
[259] TELLO, E., "Changing course? Principles and tools for local sustainability", 2004, p. 227
[260] BREHENY, M., J., "The contradictions of the compact city: A review", 1992 p. 13
[261] BUSQUETS, J., "Barcelona", 2005, p. 414
[262] TELLO, E., "Changing course? Principles and tools for local sustainability", 2004, p. 226
[263] THOMAS, L., COUSINS, W., "The compact city: successful, desirable and achievable urban form?", 1996, p. 57

qui diffèreraient selon les contextes, impliquant, donc, que les réponses soient adaptées aux spécificités locales.

Si ces arguments sont pour partie recevables, d'autres en faveur de la ville compacte n'ont jamais pu être réfutés, ainsi de la préservation des terres arables et des écosystèmes grâce à la concentration des activités humaines en quelques pôles. Vient ensuite que le développement des transports moins polluants, de la voiture électrique au bus à hydrogène, partout encouragé, n'est valable que dans une ville compacte. Dernier constat enfin, les banlieues favorisent la polarisation sociale et la perte de cohésion de la société sauf à y organiser des transports publics accessibles aux plus démunis.

Le débat entre partisans et détracteurs de la ville compacte n'est donc pas clos. Il démontre que ce modèle ne peut résoudre à lui seul tous les problèmes nés de l'étalement urbain. Il doit être accompagné d'actions volontaristes et cohérentes visant à la promotion de modes de transport moins polluants axés sur l'accessibilité et l'intermodalité, joints au développement d'une organisation spatiale où la proximité et la mixité des fonctions seront privilégiées. Il s'agira aussi de promouvoir un habitat, certes plus dense mais qui ne diminue en rien la qualité de vie, notamment en préservant l'intimité et en développant le nombre et la qualité des équipements requis, à commencer par les espaces verts. Alors seulement il deviendra possible de limiter l'usage de la voiture en ville par des politiques restrictives quant à son emploi et son stationnement. Une forte densité urbaine n'est en effet simplement pas compatible avec un nombre élevé de voitures par foyer.

Dans cet esprit, Breheney décrit différents scénarii pour s'accommoder de la croissance urbaine via le remplissage des espaces mal utilisés, l'intensification de l'usage du sol et sa densification, la revitalisation des friches et l'extension urbaine contrôlée, en insistant sur l'importance de régénérer les centres-villes et de recycler l'espace. Il se fait également l'avocat d'un compromis entre le tout urbain et le tout rural, arguant que la ville compacte ne peut véhiculer tous les avantages environnementaux qu'on lui prête et qu'il serait ensuite malaisé de ralentir la diffusion urbaine, face à une écologie de plus en plus demanderesse d'espaces verts en son sein, à l'encontre des efforts de concentration, et, qu'enfin, de plus fortes densités auraient peu de chance d'apporter le 'surplus de qualité de vie' proclamé. A contrario, face à l'étalement, le laisser-faire ne peut perdurer eu égard au surcoût indéniable des infrastructures qu'il engendre; sans oublier non plus la nécessité de protéger l'intégrité de l'espace rural et d'assurer une différentiation franche entre ruralité et urbanité. Son compromis plaide pour la promotion d'un retour à une planification régionale intégrant des pôles urbanisés de grande densité entre lesquels seraient disposées des zones rurales chargées d'alimenter les premiers; elles-mêmes couplées à des faubourgs moins denses abritant les inconditionnels de la basse densité, le tout lié par des infrastructures de transit[264]. Ce dispositif déjà prôné par Mumford, fut qualifié par Owens et Rickaby, deux autres théoriciens de la ville durable, de bonne synthèse. Ces derniers envisagent un modèle de petits ensembles urbains denses, érigés dans un vaste ensemble déconcentré et reliés par des systèmes de transport rapides qui devraient apporter plus d'attractivité et plus d'efficacité énergétique que la ville compacte[265].

Selon ce point de vue, au-delà d'une certaine taille, la ville compacte se conçoit au sein d'un réseau polynucléaire de centres de moyenne importance et de métropoles poly-nodales, suivant le schéma d'une *"ville faite de villes"*[266], en relation intime avec la région qui les entoure grâce au réseau de transport. Ce modèle serait particulièrement adapté aux agglomérations dépassant une densité de septante-cinq personnes par hectare pour un total de cinq cent mille; toutes les grandes métropoles d'Asie dépassant largement ces seuils[267]. Un tel principe s'accommode aisément du modèle des 'edge cities' appliqué à des mégalopoles existantes aux tendances centralistes. Processus universellement observé d'expulsion de certaines fonctions vers des lieux dissociés du centre traditionnel mais néanmoins reliées à lui. Une étude datant de 2003 a confirmé ce qui était pressenti depuis les années quatre-vingts, lorsque la démographie d'une ville progresse, un ou plusieurs greffons surgissent dès que le coût du transport dépasse un certain niveau[268]. Toutefois leur émergence peut s'expliquer également par l'attrait des espaces moins onéreux et plus facilement accessibles de l'extérieur.

L'influence d'une telle prolifération de 'sous centres' ou 'poly-centralité' sur la mobilité reste peu connue à ce jour et les résultats des quelques études disponibles sont ambigus[269]. Une partie des flux transitoires est détournée du centre-ville vers un autre et génère des tracés de trajet atypiques de

[264] BREHENY, M., J., "Sustainable development and urban form", 1992
[265] OWENS, S., E., RICKABY, P., "Settlements and energy revisited", 1992, pp. 247-252
[266] NELLO, O., "Urban dynamics, public policies and governance…", 2004, p. 38
[267] APEIS, "Promoting compact cities and smart growth", 2005, p. 1
[268] MCMILLEN, D., P., SMITH, S., C., "The number of sub-centers in large urban areas", 2003, pp. 321-338
[269] AGUILERA, A., MIGNOT, D., "Urban sprawl, polycentrism and commuting - A comparison of seven French areas", 2004, p. 97

périphérie à périphérie, surtout lorsque des rocades les facilitent. Si ces pôles secondaires sont desservis par un réseau de transport public de qualité, les reliant mutuellement ainsi qu'au centre-ville, une bonne partie des trajets s'effectuera par ce biais. Dans le cas contraire, il sera fait usage de la voiture, notamment dans le cas de pérégrinations au cours desquelles plusieurs destinations sont desservies au cours du même trajet. Le cas typique est le parent qui conduit ses enfants à l'école avant de se rendre au travail, d'autant plus quand il vit dans une banlieue peu dense. Le danger de démultiplication de trajets entre divers centres est donc bien réel.

En 2004, la recherche sur les relations entre sept métropoles françaises et les différents centres secondaires établis dans leur périphérie est riche de leçons[270]. Elle tentait notamment de définir en quoi la structure polycentrique influençait le rapport emploi - travail dans une gamme de configurations possibles. Deux types de sous centres furent ainsi identifiés: d'une part, ceux, vastes et variés qui, disposés à proximité du centre originel, offrent une grande proximité entre emplois et logements; d'autre part, d'autres, petits et éloignés mais situés le long des axes de circulation principaux, où le lien entre emploi et logement devient ténu. L'étude montra d'abord que, sur une période de dix ans, ces centres avaient diversifié leurs activités afin de devenir plus autonomes. Il apparut ensuite que leur nature et les conditions du transport en commun influaient sur la mobilité; constat corroboré dans une autre étude, menée aux Pays-Bas, et qui révélait que la nature polycentrique favorisait l'emploi de la voiture lorsque les réseaux de transport étaient conçus dans une configuration radiale[271], et ce d'autant plus dans l'hypothèse de centres secondaires peu denses[272]. Une autre recherche menée à Toronto ajoute, quant à elle, que lorsque ces derniers sont correctement desservis en transport public, une diminution de 12% dans l'emploi de la voiture s'observe[273]. Une étude semblable sur des villes française révèle que les trajets quotidiens des personnes employées dans ces centres secondaires sont en moyenne plus courts que ceux des travailleurs du centre-ville. Cette variation étant fonction de la taille du centre et de sa distance par rapport au noyau central. Trop petit, ce pôle ne peut offrir un nombre et une variété suffisante d'emplois à ses résidents qui sont dès lors obligés de trouver un travail ailleurs[274].

Tableau 2.3: Les Attributs de la ville compacte

Attributs	Atouts	Défis
Densification de la population	La forte densité est signe de vitalité. Elle dépend de l'organisation spatiale et de l'acceptation culturelle. Favorise les échanges sociaux. Permet d'accroître l'accessibilité au sein des quartiers et de diminuer la dépendance de la voiture. Assure un meilleur amortissement des infrastructures et des équipements. Accroît l'usage des transports publics. Limite l'emprise au sol et la surface de terre arable utilisée.	Peut engendrer un sentiment de surpopulation. Accroît le risque de congestion faute d'une politique de transport cohérente liée à l'usage du sol. Densification ne rime pas avec accroissement automatique des échanges sociaux car ces derniers sont aussi dépendants de l'organisation spatiale. Celle-ci doit favoriser l'intégration et permettre les échanges informels tout en garantissant l'intimité au sein des logements.
Concentration des activités, mixité	Concentre les diverses activités au sein d'une zone. La mixité des fonctions favorise les échanges, diminue la longueur des trajets, accroît l'accessibilité à moins de dix minutes à pied des logements.	Accroît les risques d'interférences et de nuisances d'une activité sur une autre Devant le risque spéculatif qu'entraîne la densification, veiller à la mixité et à l'équité sociale.
Intensification du transport public	Réduit les émissions de CO^2 par habitant Renforce le dynamisme des activités socioéconomiques. Met la voiture en concurrence avec d'autres transports plus efficaces dans un environnement dense.	
Taille et accessibilité	La concentration favorise les échanges économiques. La localisation des emplois et des lieux de résidence influence la taille effective du marché de l'emploi et de la ville. Une meilleure accessibilité (principalement axée sur la durée des trajets) dynamise les échanges.	Au-delà d'une masse critique, les effets négatifs de la concentration prennent le pas sur les avantages. Ce niveau dépend de facteurs spécifiques au contexte, à l'accessibilité et à l'organisation spatiale des activités.
Bien-être	En augmentant l'accessibilité des services et équipements et leur rentabilité, la densité favorise le bien-être.	La perte de contact avec la nature doit être compensée par des espaces verts et une bonne accessibilité aux zones récréatives à l'extérieur
Réseau polynucléaire	Permet de lier les avantages de la ville compacte a ceux de la décentralisation. Facilite l'approvisionnement des noyaux compacts et limite leur congestion.	
Processus vers la compacité		Processus dynamique qui doit être géré dans le temps et nécessite la coordination des actions

[270] Idem, p. 93-113
[271] SCHWANEN, T., et al. "Travel behaviour in Dutch monocentric and polycentric urban systems", 2001, pp. 173-186
[272] CERVERO, R., WU, K., L, "Polycentrism, commuting and residential location in San Francisco Bay area", 1997, pp. 865-886
[273] PIVO, G., "A taxonomy of suburban office clusters: the case of Toronto", 1993, pp. 31-49
[274] AGUILERA, A., MIGNOT, D., "Urban sprawl, polycentrism and commuting; A comparison of seven French areas", 2004, p. 106

Une conclusion à tirer de ces différentes études est que la configuration radiale autour d'un centre fort, comme en Ile de France, n'est pas idéale car l'usage de la voiture ne diminue que dans les ensembles polycentriques où les divers pôles qui le composent s'équivalent en termes de taille, de densité, de marché du travail, lorsqu'ils sont reliés par un réseau de transport en commun dense.

Grâce à ces différentes analyses, l'intérêt de concentrer les établissements urbains, de préférence au sein d'un ensemble polynucléaire, nous paraît démontré. Prenant en compte les avantages et inconvénients, on recherche maintenant quelles densités deviendraient optimales dans une 'ville cohérente' en fonction de son contexte. Ville où origines et destinations des déplacements structurent l'espace en harmonie avec ses attributs de densité, diversité, accessibilité et forme; bref, en prenant en compte les spécificités locales[275]. Exercice périlleux, car les comportements, les caractéristiques socio-démographiques autant que la morphologie urbaine, parce qu'interdépendantes, sont difficiles à maîtriser.

Si le processus de densification peut être encouragé, sa dimension dynamique ne doit pas être oubliée. Une série d'actions devront l'accompagner tout au long de son parcours en veillant à l'accroissement de l'accessibilité, du bilan des équipements et services sociaux et en fonction du nombre de personnes en présence afin que l'objectif de la durabilité soit en ligne de mire tout au long du processus[276]. Notons enfin que diverses études ont démontré l'efficacité de deux leviers pour concourir à cette densification: l'accroissement substantiel de l'offre de logements et leur variété, d'une part, le soutien à l'accès à la propriété au bénéfice des classes inférieures, d'autre part[277]. En guise de synthèse, le tableau ci-dessus reprend les différents attributs, atouts et défis de la ville compacte.

4.3.2 Densité et politique de logement

Densité urbaine et verticalité sont deux sujets interconnectés qui suscitent des avis divergents. La première, définie comme le ratio d'individus ou de foyers par unité de surface, a été perçue au 19ème siècle comme une source potentielle de problèmes environnementaux et sociaux majeurs avant d'être considérée, nous l'avons vu, un siècle et demi plus tard, comme un élément devant assurer la durabilité de la ville.

L'engouement pour la verticalité est marqué par des oscillations entre symbole de modernité et source d'aliénation sociale. Ainsi, depuis les CIAM, le débat s'est ouvert entre les tenants des immeubles collectifs hauts et les défenseurs d'un habitat individuel bas. Le Corbusier et Gropius menèrent de nombreuses études sur l'intérêt des différentes typologies suivant le rapport au sol et la densité, en oubliant toutefois la dimension socioculturelle. Le Team X, quant à lui, se voua à la ville en hauteur, aussi longtemps qu'elle préserva un rapport à la rue. Certains de ses membres concevaient cependant qu'au-delà de six étages l'usager perdait la notion de rapport au sol[278]. Ce jugement fut renforcé en 1954 par l'argument des Smithsons selon lequel l'habitat devait être intégré dans son paysage plutôt qu'isolé comme objet indépendant[279]. C'est ainsi que se répandit dans les années soixante, le principe de maisons accolées de même hauteur dont la distance entre rangées était définie en fonction de l'ensoleillement; quitte à s'éloigner par la suite de ce principe par trop rigide pour privilégier l'organisation d'espaces structurés en unités de voisinage.

Une étude comparative, conduite par le Ministère du Logement en Grande-Bretagne en 1965 portant sur des immeubles de six étages, constata que, suivant l'organisation spatiale, la densité pouvait jusqu'à doubler, passant de 336 à 618 personnes à l'hectare, alors que des maisons mitoyennes semi-détachées accusaient des taux moyens de 193 personnes seulement. Mais les auteurs furent bien en peine de formuler des recommandations quant à l'organisation spatiale, celle-ci débouchant sur des formes construites diversement perçues tant physiquement que culturellement[280]. Les conséquences de la densité et du nombre d'étages restent donc difficiles à maîtriser, faute de pouvoir mesurer leur incidence psychologique[281]. Mais des éléments plus rationnels peuvent guider le concepteur dans la définition des hauteurs. Ainsi, selon le professeur d'urbanisme allemand Martin Waibel, les immeubles en série de cinq à six étages réduisent les investissements de construction et de maintenance de 50 à 70%, au niveau de l'infrastructure par comparaison avec les maisons pavillonnaires[282]. Par contre,

[275] MASSOT, M., KORSU, E., "The potential adaptations of people for reducing car use and daily distances…", 2004
[276] BURTON, E., "The compact city: Just or just compact?", 2000, pp. 1961-2001
[277] TOMITA, Y., et al. " Back cast analysis for realizing sustainable urban form in Nagoya", 2003, p.21
[278] FRAMPTON, K., "Modern architecture. A critical history", 1980, p. 273
[279] Idem, 1980, p. 274
[280] SCOFFHAM, E., VALE, B., "How compact is sustainable – how sustainable is compact", 1996, p. 69
[281] LOZANO, E., E., "Community design and the culture of cities – the crossroad and the wall", 1990, p. 166
[282] WAIBEL, M., ECKERT, R., BOSE, M., MARTIN, V., "Housing for low-income groups in HCMC…", 2007, p. 13

suivant les calculs de Harris et Franck, les dépenses de construction et de maintenance d'immeubles de plus de dix étages sont entre 30 et 50% plus élevées que pour des logements bas[283]. Deux derniers arguments techniques à l'encontre de la tour de logements sont formulés par des architectes français. Le premier vient de Y. Lion, pour qui en dépit du fait que les immeubles hauts dégagent de la surface au sol, au-delà de quinze étages, soit plus de cinquante mètres de haut, il devient difficile de descendre leur dépense énergétique en dessous de 100 kWh/m² alors qu'il sera possible de rester en dessous des 50 kWh/m² pour un immeuble de moins de six étages. Les gratte-ciel seraient donc énergivores. Le deuxième est formulé par F. Leclercq. Selon lui, s'il sera possible, à terme, de réduire ces niveaux, les matériaux nécessaires à la construction de telles tours auront un coût énergétique à la fabrication prohibitif[284].

La maîtrise de relations sociales au sein du cadre bâti est une autre matière difficile à appréhender[285]. Comme le rappelle Eduardo Lozano, *"les différences de densité ont des implications physiques et économiques dont les effets sociaux et psychologiques ne sont pas clairs".* Selon lui, une forte densité de population serait synonyme de richesse sociale car elle favoriserait les potentialités d'échange. Mais cette relation n'est pas automatique. Encore faut-il que l'organisation spatiale s'y prête et que des lieux d'échanges, formels ou non, existent. L'importance des espaces publics et de leur aménagement doit dès lors être soulignée et ce, d'autant plus, lorsqu'il s'agit de populations défavorisées. On a en effet pu démontrer que moins la population était aisée, plus ses rapports sociaux étaient dépendants du lieu de résidence[286]. L'importance de l'organisation des espaces publics dans les quartiers défavorisés est dès lors plus importante qu'ailleurs; c'est pourtant là qu'elle est la plus négligée. Mais constatons que les espaces publics de qualité sont partout nécessaires car ils constituent des lieux propices à l'interaction sociale et donc, consolident la cohérence de la société.

La densité s'appréhende suivant quatre critères au moins: le ratio physique d'individus par unité d'espace, la densité spatio-visuelle, le niveau de fermeture du lieu, et la densité sociale – ou l'évaluation de la quantité et de la qualité des contacts sociaux probables. Ces dimensions sont en corrélation les unes avec les autres suivant des conditions à maîtriser. Une forte concentration du logement autour d'une circulation verticale ne favorisera par exemple pas les échanges, à la différence d'une concentration linéaire autour d'un espace commun. De même, l'ouverture de logements sur l'espace public accroîtra les échanges sociaux informels tout en augmentant le sentiment de sécurité mais au détriment de celui de l'intimité. On voit là l'importance d'une l'organisation spatiale bien maîtrisée.

Définir un niveau maximal de densité socialement admissible serait donc du ressort de la culture locale[287] mais les conditions de vie de la société y jouent également leur rôle. S'il est illusoire de vouloir prédéterminer des ratios universels, il est par contre possible d'établir des parallèles entre niveaux de densité et indices de condition sociale. Ainsi de la criminalité, ou du sentiment d'isolement ou d'insécurité, pour autant qu'ils soient rapportés à des cultures et conditions socio-économiques spécifiques; rapport qui définit ailleurs la densité comme la résultante de différents facteurs dont la culture, l'environnement, la tradition, la spiritualité, la structure familiale, la personnalité des individus, tous paramètres qui entrent en jeu dans la naissance du sentiment de surpopulation[288]. Cette notion est encore plus difficile à appréhender car hautement subjective, liée, à la fois, à la notion d'intimité et aux rapports entretenus entre l'individu et sa collectivité. Ainsi, la sensation de confort dans un groupe dépend aussi du volume de 'la bulle corporelle', cette enveloppe spatiale qui entoure une personne et en définit l'intimité. Son mesurage est subjectif et donc individuel, mais aussi culturel, et dépend de facteurs plus concrets, tels que chaleur, odeurs, quantité d'oxygène de l'air…

Jenks a fait le relevé des densités moyennes enregistrées dans le passé récent des pays industrialisés[289]. Selon lui, le calcul de densité nette par unité de logement demeure la méthode la plus fiable pour établir des comparaisons en temps et espace, compte tenu de la difficulté à définir les frontières géographiques sur lesquelles sont basées d'autres méthodes de calcul. Alors qu'à sa parution en Angleterre, l'Acte de 1875 induisait par exemple des densités de l'ordre de 76,5 à 101 logements par hectare, soit entre 150 et 500 personnes, la première cité-jardin était, elle, conçue pour une densité de quinze à trente logements l'hectare, ratio qui deviendra normatif dans l'entre-deux guerres. Après la deuxième guerre mondiale, des densités plus élevées furent encouragées, d'abord d'une moyenne de quarante à cent quinze dans les années soixante, alors que certains se faisaient les avocats de densités

[283] HARRIS, E., KNIGHT, F., "High-rise residential towers", 2004, p. 5
[284] *Le Monde*, "Les gratte-ciel? Energivores et nocifs", 3 octobre 2007
[285] CAMINOS, H., GOETHERT, R., "Urbanization primer", 1978, p. 84
[286] MURRAY, A., J., "No money, no honey: a study of street traders and prostitutes in Jakarta", 1991
[287] LOZANO, E., E., "Community design and the culture of cities – the crossroad and the wall", 1990, p.163-166
[288] RAPOPORT, A., "Toward a redefinition of density", 1975
[289] JENKS, M., DEMSEY, N., "The language and meaning of density", 2005, pp. 287-307

plus fortes encore, jusqu'à cent vingt-cinq logements à l'hectare. Notons en passant que durant cette même période les normes appliquées au logement social en Belgique étaient de l'ordre de vingt-cinq foyers à l'hectare[290]. Si la question de la densité devint secondaire dans les pays industriels durant les années quatre-vingts, elle fut à nouveau à l'ordre du jour une décennie plus tard. Mais de tels niveaux paraissent dérisoires quand on les compare aux densités des quartiers résidentiels de Singapour – 1,000 personnes à l'hectare – ou encore de Kowloon, quartier central de Hong-Kong, ville dense par excellence, où ses records de 5,000 personnes à l'hectare, paraissent inimaginables ailleurs[291].

Ces comparaisons illustrent, d'une part, que les densités revendiquées en Europe ont évolué dans un créneau somme toute réduit et, d'autre part, combien le terme de haute densité est relatif car fonction des contextes culturels. Ainsi de grandes variations existent entre les densités brutes des différentes mégalopoles mondiales. Si le grand Londres et son centre historique, de densité équivalente, présentent des valeurs médianes, on épinglera, au bas de l'échelle, les centres de Sydney et Los Angeles, qui sont près de trois fois moins denses que ceux de la capitale britannique, tandis qu'à l'opposé, les cœurs de Tokyo et de Pékin sont respectivement deux et cinq fois plus denses. Le discours plaidant pour de plus fortes densités parait donc plus pertinent en Amérique du Nord, ce que préconise d'ailleurs le 'nouvel urbanisme'. Même si les taux sont imposants en Asie, ce continent n'est toutefois pas à l'abri du phénomène d'étalement. Il s'agirait donc, là, de conserver les niveaux atteints auxquels la population est par ailleurs habituée et d'éviter la dilution en périphérie. Une norme de cinquante logements par hectare, valable en Grande-Bretagne, semble donc à la fois ambitieuse pour les USA et bien modeste pour l'Asie.

Densité et hauteur des immeubles ne peuvent se concevoir uniquement en termes d'amortissement d'équipements ou de critères socioculturels. Le facteur environnemental joue aussi un rôle. On l'a vu, l'habitat pavillonnaire est l'antithèse d'un logement durable. Il favorise l'emploi de la voiture individuelle, diminue le coût de rentabilité à l'hectare de l'infrastructure et favorise les déperditions caloriques. Mais si la nécessité de préserver l'environnement ou d'amortir les infrastructures plaide pour une forte densité de population, ce raisonnement ne se vérifie que partiellement. On observe en effet que l'intensification urbaine n'a de sens que jusqu'à une limite au-delà de laquelle elle contribuera à la détérioration de l'environnement par des pressions trop fortes exercées sur les écosystèmes. Il faut donc faire la part des choses entre préservation des espaces agricoles, maintien d'une bonne qualité de vie en ville – pour partie dépendante du contact avec la nature – et d'un certain équilibre écologique au sein de celle-ci. Ainsi, selon certains experts, un tel équilibre ne pourrait être maintenu au-delà d'un ratio de construction des parcelles supérieur à 0,8[292]. Par ailleurs, les conditions climatiques entrent aussi en ligne de compte: un niveau d'ensoleillement des espaces publics est nécessaire dans les pays tempérés alors que l'ombre portée des immeubles paraîtra salutaire dans les pays chauds. D'autres chercheurs insistent par ailleurs sur le fait qu'il serait plus aisé de recourir aux énergies non polluantes dans des environnements où l'accès à la lumière et au vent n'est pas entravé par une densité trop forte, ou tout au moins, par un habitat trop haut[293]. A contrario, la production d'énergie délocalisée sera mieux amortie dans des contextes urbains ramassés, et d'autant plus que le réseau de distribution sera court et les pertes ainsi limitées.

Ainsi, densité et hauteur n'ont pas la même consonance et les mêmes implications aux différents points cardinaux. L'équilibre à établir entre les deux devrait dès lors tenir compte de facteurs techniques, économiques, socioculturels mais aussi d'autres spécificités locales dont le climat et les conditions environnementales, dans une perspective de réduction de l'empreinte écologique. Il importe que le mode de vie, qu'une plus grande densité induit, soit non seulement accepté mais aussi recherché par la population concernée, qu'il devienne donc désirable en soi, et que les comportements se modifient ensuite dans le sens de l'objectif défini, notamment en matière de transport. Tout processus de densification doit donc s'inscrire dans une politique cohérente englobant celui-là, mais aussi la provision d'équipements et le développement d'énergies renouvelables.

4.3.3 Mixité sociale, mixité des fonctions

Une analyse effectuée à la fin des années nonante sur la typologie de l'habitat reconnaissait l'importance de la densification, à condition qu'elle ne soit pas imposée comme telle et qu'elle privilégie une flexibilité d'usage et une adaptabilité sur le long terme. La composition de la famille, ses modes de vie, ses cycles, étant variables, le logement se doit d'y répondre mais en relation immédiate avec les

[290] SCHOONBRODT, R., "Sociologie de l'habitat social", 1979, p. 30
[291] SCOFFHAM, E., VALE, B., "How compact is sustainable – how sustainable is compact", 1996, p. 67
[292] SIEVERTS, T., "Cities without cities", 2003, p. 29
[293] OWENS "Energy planning and urban form", 1986, p. 49

équipements et services: écoles, parcs, commerces, accès au transport, et si possible, l'emploi[294]. Aussi, la réflexion sur la densité doit-elle s'inscrire dans une stratégie visant également la mixité des fonctions. Une forte densité couplée à une bonne gestion de l'usage des sols contribuera, d'une part, à la réduction des besoins en transport, d'autre part, à l'animation des espaces publics et des quartiers tout au long de la journée, et donc renforcera la sécurité par un contrôle visuel accru. Selon certaines études, la mixité des fonctions serait une garantie essentielle d'équité sociale en ville, les pauvres comme les riches disposant ainsi d'un accès plus facile aux services et à l'emploi[295].

La spécialisation de quartiers et des lieux de vie est plus vorace en espace et donc plus onéreuse en coûts d'investissement et de fonctionnement, sans oublier l'accroissement du transport qu'elle implique. La ségrégation spatiale des fonctions est attribuée, souvent à tort, à la Charte d'Athènes, qui ne fit que codifier des normes allant dans ce sens. Elle est d'abord le fruit du conflit entre valeur foncière des terrains et nécessité pour les fonctions productrices de disposer de vastes espaces, ce qui induit des variations d'échelle et une plus grande tolérance face aux nuisances de certaines activités par rapport à d'autres[296]. Il paraît donc logique que des fonctions entraînant un plus grand trafic, tels les bureaux ou les espaces de production, soient situés le long des grands axes de circulation, les zones plus calmes étant de préférence réservées à la fonction résidentielle; norme d'ailleurs privilégiée dans les pays industrialisés. L'automobile contribuera aussi à l'étalement et à la spécialisation des espaces. Des zones mono-fonctionnelles, de plus en plus distantes les unes des autres, sont ainsi apparues au fil du temps, les unes dédiées au logement, les autres au commerce, à la production, ou au loisir… Ce phénomène ne fera que s'accroître, avec pour corollaire, la prolifération d'espaces urbanisés de faible densité, le maillage de plus en plus serré d'axes routiers et, par conséquent, l'augmentation du transport routier. C'est donc à ces différentes ségrégations et leurs causes qu'il faut s'attaquer de façon simultanée pour inverser la tendance.

Les villes asiatiques sont moins sensibles à ces désagréments, car plus accueillantes à la mixité des fonctions et ses inconvénients. Les activités informelles restent présentes dans les économies en transition, disposent de la flexibilité et de la mixité des espaces, tant internes qu'externes; atout, qu'il serait bon de préserver. La mixité ne se conçoit pas uniquement à l'échelle d'une ville mais également au sein des immeubles. L'adaptabilité des espaces intérieurs asiatiques ne se considère pas sur une journée, mais sur la durée de vie d'un bâtiment, ce qui implique que des espaces restent aisément transformables. Nos observations plaideraient donc pour le développement d'une typologie axée sur la mixité des fonctions et sur la flexibilité et la polyvalence des espaces. Dès lors qu'il favorise une grande proximité d'échanges avec l'espace public, l'immeuble bas, à forte connexion avec la rue, paraît mieux y répondre qu'une tour isolée dans son écrin de verdure.

A l'échelle d'un quartier, l'idée de communautés autonomes, intégrant densité et mixité, est aussi portée à l'ordre du jour sous le label de 'village urbain'[297], en ce qu'elle favorise dans un rayon pouvant être parcouru à pied, la mixité des fonctions secondaires nécessaires au quotidien: logement, commerce, travail, équipements publics, écoles… Ce concept développé dès les années soixante notamment par C. A. Doxiadis et baptisé 'communautés humaines', entrevoit des quartiers autosuffisants bien intégrés dans leur contexte ne nécessitant pas de transport de masse. Ce dessein fut interprété dans son concept *d'entiopia* comme une addition de petites entités autonomes de huit et douze mille habitants qui comptaient, outre des quartiers résidentiels, également des centres commerciaux, des équipements publics et des unités de production. Organisés de manière à séparer la circulation piétonne du trafic routier – un concept aujourd'hui rejeté – leur ségrégation contribua à l'accroissement du sentiment d'insécurité et à l'émergence d'autoroutes urbaines[298].

Une autre typologie, remise sur le métier, après avoir été explorée par Le Corbusier dans la Cité Radieuse, est celle d'un immeuble rassemblant en son sein différentes fonctions. Aujourd'hui réinterprétée à Berlin, par exemple, dans l'édification de *'city blocks'*, ou immeubles intégrant logements, bureaux, commerces et loisirs, tels que ceux conçus par Richard Rogers pour Daimler Chrysler ou le centre Sony[299], ou à Tokyo au sein de hautes tours. Les employés de ces entreprises peuvent ainsi vivre, travailler, se divertir ou faire leurs courses dans un rayon inférieur à un kilomètre sans pour autant habiter dans des tours et en gardant un lien fort avec la rue. Car tel paraît bien être le danger de ces complexes: devenir des tours d'ivoire où seuls des gens d'une même classe sociale seraient admis, situation trop souvent rencontrée au sein des condominiums des mégalopoles du monde entier. Ce

[294] SCOFFHAM, E., VALE, B., "How compact is sustainable – how sustainable is compact", 1996, p. 69
[295] BURTON, E., " The compact city and social justice", 2001, p. 12
[296] SIEVERTS, T., "Cities without cities", 2003, p. 37
[297] NEWMAN, P., KENWORTHY, J., "Sustainability and cities: overcoming automobile dependence", 1999
[298] MAHSUD, A., Z., "Dynapolis and the cultural aftershocks, the development in making of Islamabad and…", 2006, p. 3
[299] POYTON, P., "Perspectives on innovation: housing", 2003, p. 55

serait là aller à l'encontre d'un autre objectif de la durabilité: assurer la cohérence sociale en réinterprétant l'espace public. Ces mégastructures observées à Hong-Kong, New York ou Bangkok sont le plus souvent considérées comme des sites isolés sans relation avec le tissu urbain environnant et concourent plus à la dislocation urbaine qu'à sa cohésion. Le rapport à la rue, l'articulation entre intérieur et extérieur, doivent donc être repensés tout en veillant à la mixité sociale de ces ensembles[300]. L'obligation dans certains pays d'Europe de produire 20% de logements sociaux dans toute opération immobilière d'envergure pourrait être en ce sens un bon levier pour atteindre cet objectif.

Le développement d'ensembles compacts, fonctionnellement autonomes, socialement mixtes et aux tailles variées indiquerait donc une voie possible pour régénérer non seulement les villes mais également les zones suburbaines. Une stratégie pourrait ainsi être envisagée où, en centre-ville, la circulation piétonne et le transport public seraient encouragés dans des quartiers denses alors que, en périphérie, seraient mis en place des réseaux de transit performants qui connecteraient les entités satellites[301].

4.3.4 Le contrôle de la spéculation

Un des aspects négatifs de la densification est qu'elle favorise souvent l'accroissement de la pression foncière[302]. Celle-ci brime les plus pauvres qui n'accéderont qu'avec de réelles difficultés aux quartiers bien équipés. Car le phénomène spéculatif apparaît dès lors que des biens immobiliers sont achetés non plus pour se loger mais pour investir. Il foisonne, nous l'avons vu précédemment, là où l'économie n'offre pas d'autre forme de placements suffisamment sûrs. Plus les montants investis seront grands, plus la demande en terrains croîtra au-dessus des besoins et plus les prix de vente se dissocieront de la valeur objective des biens et des moyens financiers du plus grand nombre[303]. La spéculation devient ainsi l'obstacle majeur au développement de toute politique de gestion du territoire, visant à satisfaire des intérêts, tant à court qu'à long terme et englobant des actions progressistes en faveur des plus pauvres. Séoul a dû, par exemple, faire face à une augmentation de plus de 823% du foncier entre 1974 et 1983 ce qui a grandement obéré l'action publique[304]. Dans de telles circonstances il est difficile d'offrir aux couches défavorisées des terrains financièrement accessibles à proximité de sources de travail qui leur garantissent des conditions de vie acceptables. Dès lors, l'accès au sol devient une source de conflits majeurs en termes de propriété, d'usage et de développement. La capacité des gouvernements à gérer cette situation fut très limitée dans les villes du Tiers-monde où, seules quelques-unes purent mettre des terrains à disposition des populations ciblées, tandis que la majorité d'entre elles ne pouvaient même pas répondre à la demande en infrastructures, encore moins lever de taxes sur les revenus colossaux générés par la spéculation et ainsi en financer[305] les travaux. Des réformes politiques paraissent dès lors urgentes.

Une première démarche serait de légaliser l'habitat populaire intégré au tissu urbain afin, d'abord, de lutter contre le marché parallèle et les distorsions qu'il entraîne, de générer ensuite des revenus en taxes sur l'immobilier et, enfin, de mieux contrôler le phénomène par un encadrement légal. La sécurité foncière paraît essentielle pour tous, riches ou pauvres, car elle permet de planifier l'avenir; chacun pouvant investir en toute sérénité selon ses moyens et ses besoins. Elle donne ensuite accès à l'emprunt officiel. La légalisation permet alors de sortir de l'anarchie et de distinguer les achats informels entre particuliers, des squats en terrains illégaux. Si légaliser massivement des implantations illégales risquait de favoriser l'éclosion de nouvelles, il serait alors possible d'offrir une variété de certificats distinguant le droit de propriété de celui d'usage du sol pour une période définie. Légaliser des périodes transitoires d'occupation pourrait ainsi sécuriser pour un temps une population précarisée et lui permettre ensuite de trouver des solutions plus durables dans un cadre devenu légal. Ce type de solutions intermédiaires évite de trop fausser le marché en donnant à certains gratuitement ce que d'autres ont dû payer plus ou moins légalement. Cet exercice de légalisation permettrait aussi d'identifier clairement la taille effective de la ville ainsi que les terrains laissés en friche leur épargnant des effets spéculatifs.

L'action informelle et l'illégalité sont souvent présentées comme des obstacles à la mise en place d'une fiscalité foncière et immobilière ou à l'équipement des quartiers alors que la régularisation aurait pour conséquence l'augmentation automatique de la valeur du bien sur le marché. De plus, rien ne permet de supposer qu'une fois cette légalisation obtenue, l'occupant améliorera son bien ou l'environnement de

[300] KARAKIEWICZ, J., "The city and the Mega structure", 2005, p. 150
[301] JENKS M. et al., "Future forms and design for sustainable cities", 2005, p. 222-233
[302] LITMAN, "Smart growth: more efficient land use management", 2003
[303] TELLO, E, "Changing course? Principles and tools for local sustainability", 2004, p. 228
[304] YONG HYO CHO, YOUNG SUP KIM, "Land tax policy to control urban land speculation in … Korea", 2001, p. 367-385
[305] WAKELY, P., "Sustainable urban development", 2002, p. 112

son quartier, faute de volonté ou de moyens; au contraire, il sera peut-être tenté de le revendre et d'aller habiter ailleurs, participant à nouveau à l'émergence d'un nouveau quartier précaire; une migration d'autant plus significative en cas de légalisation rapide, les locataires ne pouvant assumer l'augmentation des loyers de biens devenus légaux. Quant à la plus-value générée par le changement de statut des biens légalisés, elle serait mal perçue par les autorités locales s'estimant flouées en cas de revente. Pourtant, elle représente une forme de redistribution de richesse, et donc un moyen de lutte contre la pauvreté, tout aussi valable que les multiples programmes financés dans ce but. Si l'accès à la légalité reste une question juridique, elle revêt aussi des aspects économiques et culturels à appréhender avec précaution et n'est envisageable que si une demande de légalisation s'inscrit dans une démarche accessible à tous.

L'ensemble d'un parc immobilier une fois légalisé, il peut être alors possible de soumettre à un régime de taxation les terrains constructibles, un mécanisme considéré par beaucoup comme un instrument adéquat de contrôle de la spéculation. Encore faudrait-il que les taxes fussent conçues comme freins à la plus-value enregistrée lors d'une transaction afin de la rendre financièrement peu attractive. L'impôt constitue en tout cas un outil performant dans les pays capitalistes pour encadrer le marché sans devoir lui imposer de directives. Dans ces pays, on a élaboré deux types de taxation, un premier s'intéresse à l'usage d'un bien payé annuellement, taxes par lesquelles certaines activités, tel le logement social, peuvent être privilégiées, et l'autre visant les transferts de propriété où le vendeur plutôt que l'acheteur sera imposé. Citons la taxe sur le revenu cadastral, celle sur les terrains vacants, telle autre sur la revente d'un bien avant une période minimum à compter de son achat, ou encore sur le profit, l'accumulation des biens… Elles sont basées sur la taille, l'usage et la valeur théorique du bien. Aussi pour être pertinent, ce calcul doit-il s'appuyer sur des statistiques régulièrement mises à jour quant à la valeur des biens et des profits générés. Un tel système doit se rapporter de façon transparente au prix de la vente, exercice difficile dans les pays émergents car tout cela requiert une administration efficace et performante, disposant des moyens pour mener les enquêtes et en traiter les résultats.

De nombreuses études s'orientent sur l'impact de ces différentes taxes tant sur l'usage du sol que sur la croissance des prix. Les plus probantes incluent dans leurs comparaisons les taux pratiqués et les particularismes de chaque marché. Elles démontrent qu'il y aurait une corrélation variable, selon les pays, entre le taux d'imposition et la stabilité des prix. Encore qu'un tel système efficace aux Etats-Unis, ait déçu en Corée du Sud, principalement à cause d'un niveau de taxation trop bas. Elles font aussi apparaître que les taxes sur le transfert de propriété et sur les plus-values sont des instruments efficaces pour enrayer le processus spéculatif[306]. Celles introduites dans les pays de l'ASEAN n'ont pas apporté de résultats probants; sans doute, parce qu'elles n'étaient pas proportionnelles au montant des bénéfices.[307]

Il s'agirait ensuite de convaincre le marché d'investir dans la production de logements plutôt que de spéculer. Via des mesures, les unes restrictives, les autres incitatives, on pourrait accroître l'offre de terrains à bâtir, au sein de la ville, en rendant disponibles des terrains publics en centre-ville ou, en périphérie, par un meilleur contrôle de la mise en vente des terrains agricoles en obligeant les acheteurs à construire endéans un délai limité afin de sortir d'une logique spéculative. D'autres mesures pourraient compléter le dispositif, soit par l'offre d'une partie des terrains à la location à long terme via des baux emphytéotiques ou par la variété des sites et de la taille des biens offerts. Une réduction du délai d'octroi des titres de propriété et de permis de bâtir peut également contribuer à la limitation de la pression foncière en raccourcissant le temps de retour sur investissement[308]. Ces différentes mesures devraient accroître l'offre, générer de nouveaux revenus aux services publics et, par ricochet, augmenter l'accessibilité au parc immobilier pour les plus démunis.

4.4 Habitat populaire et bidonville

4.4.1 Définitions et évolution des perceptions

Entre 60 et 80% de l'habitat des villes du Tiers-monde n'est pas inscrit dans la normalité[309]. On entrevoit là l'impact du logement des classes inférieures sur le paysage, l'économie, l'organisation sociale, la

[306] YONG HYO CHO, YOUNG SUP KIM, "Land tax policy to control urban land speculation in … Korea", 2001, p. 367-385
[307] EVERS, H-D., KORFF, R., "Southeast Asian Urbanism, the meaning and power of social space", 2000
[308] WAKELY, P., "Sustainable urban development", 2002, p. 118
[309] DURAND-LASSERVE, A., TRIBILLON, J-F., "Quelles réponses à l'illégalité des quartiers dans les villes…", 2001, p.3

gestion administrative du territoire et le cadre institutionnel sous ces latitudes. Mais une gradation dans l'illégalité induite, existe entre habitat populaire, bidonville et squat.

L'habitat populaire est synonyme d'auto construction, parfois dans l'illégalité, mais pas forcément de précarité. Formule de logement construit, par ou sous direction de son propriétaire, guidé par le seul bon sens et le savoir-faire local mais sans nécessairement tenir compte des normes ni des standards de construction en vigueur. Il s'étend en périphérie des métropoles du Tiers-monde souvent en toute indépendance de l'autorité locale, faute de base foncière légale et de réglementation du permis de construire. Il affecte le plus souvent des terrains privés dont le constructeur serait le propriétaire présumé à défaut des pièces justificatives appropriées; parfois sur des terrains agricoles, ou des zones officielles non constructibles, d'où son caractère informel, voire illégal. Ces deux termes expriment une nuance dans le degré d'acceptation de cette anomalie. Le premier suppose une certaine tolérance dans le chef de l'autorité, le second met l'accent sur le caractère répréhensible de l'acte. Quoi qu'il en soit, les typologies de l'habitat populaire caractérisent les villes qu'elles développent par une morphologie spontanée, dépourvue de structure précise et guidée par le seul bon sens plutôt que par l'intérêt général.

La précarité du bâti, la rusticité des équipements autant que la classe sociale des occupants distinguent le bidonville de l'habitat populaire. Son origine anglaise 'slum', est emblématique de sa signification. Il s'agit d'un mot emprunté à la conquête coloniale britannique du 19ème siècle qui évoqua ensuite les conditions des rues et des immeubles construits par des spéculateurs véreux au profit du peuple colonisé ou des ouvriers démunis[310]. Il fut enfin emprunté par les observateurs occidentaux pour exprimer leur perplexité face au chaos des premiers quartiers précaires, devenus aujourd'hui le fardeau commun à la plupart des villes du Sud. Mais que l'on ne s'y trompe pas, *"les bidonvilles ne sont pas la cause de la dégradation urbaine mais la conséquence d'un développement dénaturé"*[311].

Les 'squattes' sont, quant à eux, des *"zones résidentielles urbaines habitées par des gens très pauvres qui n'ont pas accès à la propriété du sol, et donc 'squattent' un terrain privé ou public"*[312]. Si le terme 'bidonville' fait donc référence aux conditions du logement, le 'squat' se réfère au statut légal des terrains occupés et de ses habitants. Si les gens se contentent de vivre dans ces quartiers délabrés c'est qu'ils n'ont plus d'autre choix, l'écart entre l'offre du marché légal et leurs moyens financiers restant trop grand.

L'UNESCAP de son coté retient trois types de logements précarisés: les squattes, les bidonvilles et les subdivisions illégales. Selon l'agence, les premiers se rencontrent généralement le long des canaux ou des voies ferrées ou en périphérie; ils sont toujours faits de bric et de broc. Situés en centre-ville dans 30% des cas, les bidonvilles sont caractérisés par des standards de construction et d'infrastructure précaires. Quant à la subdivision illégale de logements, destinés à la sous-location ou la vente, il s'agit d'un phénomène plus récent que nous illustrerons dans une analyse ultérieure des projets à HCMV[313].

Ces quartiers, aussi anciens que la plupart des villes qui les abritent, connurent une croissance sans précèdent mais néfaste pour le développement des villes expliquant l'inquiétude chez les professionnels dès les années soixante. De fait, certains, notamment en Amérique Latine, étaient aussi devenus des zones de non droit où régnaient violence, peur, exactions de tous ordres, abandonnés qu'ils étaient par l'État et les organisations humanitaires, et soumis à la pression d'une nouvelle forme de clientélisme mafieux. Cette image déplorable fut véhiculée par la presse de l'époque jusqu'à ce que les medias dans les années septante se concentrent plus sur des exemples de solidarité qui y opérait – sorte de reconnaissance d'un droit de cité de ces chancres dans la ville. D'après certains commentateurs, ce retour d'image du bidonville fut téléguidée, précédant de peu l'exigence des grandes agences internationales de voir les gouvernements locaux restreindre leurs programmes sociaux. Il s'agit peut-être là d'une vision quelque peu manichéenne de l'histoire car il semble plutôt que plusieurs travaux soient à l'origine de cette volte-face, tels ceux d'Abrams, Mangin, Turner et Matos Mar qui permirent la mise en place des premiers programmes de réhabilitation. Les études menées par un John F. C. Turner furent parmi les plus marquantes. Après avoir travaillé au Pérou, ce dernier publia en 1969 un plaidoyer en faveur du bidonville, perçu comme étant en adéquation sociale et économique avec sa population. Loin de la rétrograder, il proposa de propulser plutôt celle-ci dans la spirale du mieux-vivre.

[310] SEABROOK, J., "In the cities of the south, scenes from a developing world", 1996, p. 174
[311] ACHARYA, S., K., PARIKH, S., "Slum networking in Ahmedabad: an alternate paradigm", 2002, p. 42
[312] UNESCAP, "overview of the state of implementation of Agenda 21 and JPOI…", 2003, p. 5
[313] Idem, p. 6

La majorité des quartiers précaires périurbains de Lima, les 'barriada', n'étaient pas assimilables à des campements temporaires de migrants ruraux incapables de trouver un emploi dans la ville mais s'inscrivaient plutôt dans un processus perpétuel de consolidation et d'amélioration qui conduisait les pauvres à répondre par eux-mêmes et selon leurs moyens à la carence en logements dans une ville en phase rapide d'industrialisation. Faute de l'appui des autorités, les plus démunis étaient contraints d'accaparer les espaces mal protégés ou facilement vendus dans les interstices de la ville. Les moins pauvres pouvaient, eux, soit louer une pièce dans le centre, soit migrer vers la périphérie, à même qu'ils étaient d'assumer les coûts de transport qu'impliquait une telle localisation. Les très pauvres ne jouissaient pas de la même latitude, ne pouvant aussi facilement s'emparer des espaces. La barriada était considérée par Turner comme le fruit de trois libertés; celle de pouvoir choisir sa communauté de vie, adapter son logement à ses revenus et modeler son propre environnement. Selon ses observations, la sélection des habitants de ces bidonvilles, faite naturellement, conduisait à une homogénéité de but tout en maintenant une certaine hétérogénéité sociale, vitale à la stimulation culturelle et économique. A contrario, la sélection des bénéficiaires des projets de logement institutionnalisés – souvent issus d'un même niveau social – ne procédait pas d'un choix basé sur des critères naturels. La cohésion sociale n'étant qu'apparente, si ce n'est en matière d'opposition à l'autorité. Alors que les grands ensembles de logements financés par le secteur public étaient coûteux et inefficaces pour rencontrer les besoins des plus pauvres; les campagnes d'éradication des favelas restaient pour lui moralement inacceptables, au vu de leurs conséquences pour les pauvres eux-mêmes, et inappropriées compte tenu de l'importance que revêtait pour eux, la proximité du centre économique. Ces actions arbitraires stimulèrent d'ailleurs l'émergence de mécanismes de solidarité qui permirent à une partie de la population de mieux les supporter. Ce phénomène d'entraide devait évidemment susciter l'intérêt des sociologues à tendance marxiste.

Pour Turner, le problème majeur engendré par les bidonvilles n'était pas leur éradication mais la méthode pour les rendre vivables. Aussi défendit-il le principe de maisons auto construites dans son livre publié en 1976[314]. A ses yeux, ni les organisations gouvernementales ou internationales, ni les grandes sociétés de construction n'étaient aptes à rencontrer la variété des besoins sociaux et des situations économiques individuelles de ces quartiers. Mieux que quiconque, la population était à même de planifier son propre logement en fonction de ses besoins changeants, même si elle avait besoin de soutien en termes d'infrastructure et de réglementation[315].

Les bidonvilles latinos suscitèrent d'autres études. La compréhension d'un M. Santos à l'endroit de l'économie informelle, cruciale au sein d'un bidonville, fut évoquée dans la première partie de cette thèse. Dans un plaidoyer tout aussi pertinent, H. de Soto, en 1986, expliqua la coexistence des deux systèmes économiques à Lima par le jeu de pressions exercées par les groupes mercantiles sur les autres catégories de la population, les poussant ainsi dans l'illégalité[316].

D. Harvey et M. Castells, abordèrent les questions relatives à la justice sociale. Le premier s'essaya à une formulation sociale du phénomène du bidonville, le décrivant comme un conflit social né de la dynamique capitaliste de la société[317]. Le deuxième développa une approche plus marxiste, remettant en cause les qualités sociales de la ville lorsqu'elle reste dépourvue d'espaces publics de qualité pour accueillir les plus pauvres[318]. D'après lui, face à une démocratie abstraite et inaccessible, les mouvements sociaux d'Amérique Latine tentèrent tout simplement, dans les années quatre-vingts, de réintroduire la valeur de l'unité de voisinage autonome pour humaniser la vie urbaine et y maintenir le sens d'une culture locale et, en même temps, une forme de décentralisation du pouvoir[319]. Si ces expériences démontrent l'importance d'une démocratie locale, la mondialisation impose, elle, de considérer les règles d'un capitalisme globalisé.

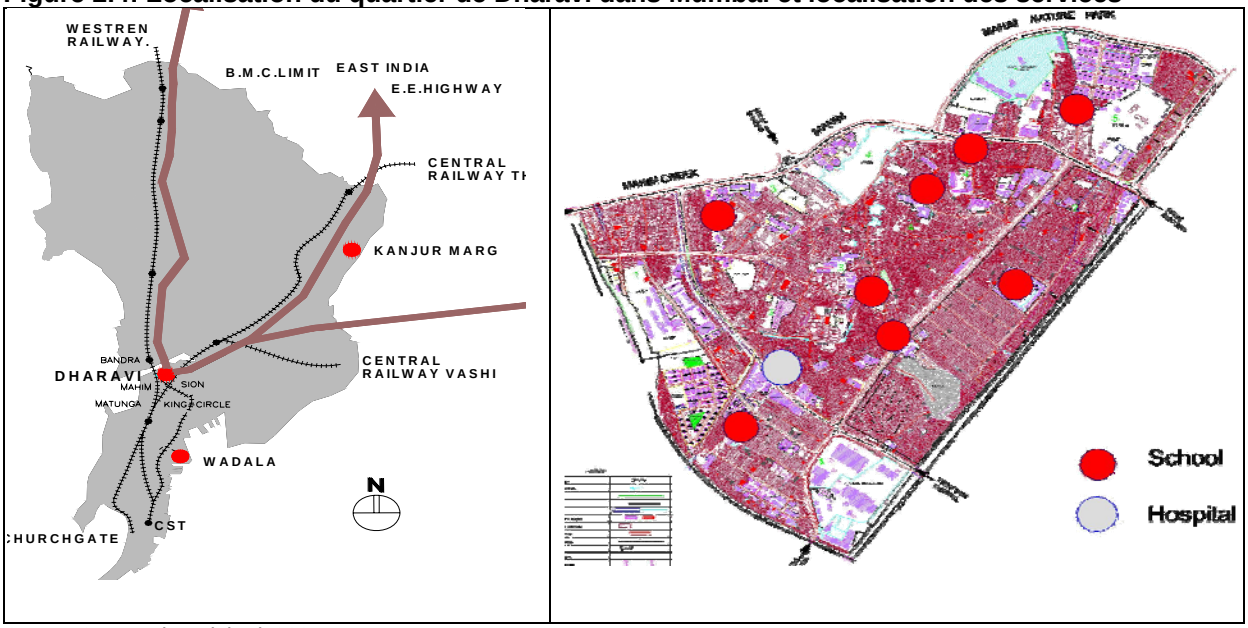
Plus récemment, d'autres atouts du bidonville furent soulignés dont une qualité de forme, la plus minimaliste qui soit, d'un logement qui, grâce à sa polyvalence et sa multifonctionnalité, permet l'optimalisation spatiale. La maximalisation de la couverture au sol – avec 80% des terrains bâtis en moyenne – assure une densité de population élevée sans devoir recourir à la hauteur. Rappelons qu'un tel ratio tue la biodiversité, comme nous l'avons vu précédemment. Fruit de la créativité de ses habitants, il répond parfaitement à leur capacité financière et à sa nécessaire adaptation à des besoins et moyens évolutifs, à l'opposé de la majorité des produits offerts par la promotion publique ou privée. Le bidonville surgit là où le contrôle de l'usage du sol est limité et, de ce fait, entraîne la transformation

[314] TURNER, J., F., C. "Housing by people: towards autonomy in building environments", 1976
[315] STREN, R., "The studies of cities: Popular perceptions, academic disciplines and emerging agendas", 1996, p. 392
[316] DE SOTO, H., "L'autre sentier, la révolution informelle dans le Tiers-monde", 1994
[317] HARVEY, D., CASTELLS, M., "Social justice in the city", 1973
[318] CASTELLS, M., "The urban question: a Marxist approach", 1979, pp. 1175-1177
[319] CASTELLS, M., "The city and the grassroots", 1983

des terrains les plus inhospitaliers et les plus impropres à la construction. Ces faits seront confirmés par notre propre analyse des bidonvilles de HCMV. Qu'il soit *"avant tout le fruit d'efforts collectifs, souvent coordonnés au sein de communautés informelles"* ou "*qu'on y rencontre un grand sens de la collectivité et un esprit de solidarité"*[320] relève par contre d'une vision quelque peu romantique du phénomène, car trop systématique dans le propos.

Mais on ne peut pas retenir que les aspects positifs du bidonville. Le manque de facilités offertes, la misère, la promiscuité, le manque d'hygiène, en font des lieux particulièrement difficiles à vivre. En outre, sa relation avec le restant de la ville est souvent problématique: enclave sans articulation spatiale avec le voisinage, il ne s'inscrit pas a priori dans la durabilité. Sa perception, dans le chef des décideurs, est celle d'une entrave au développement harmonieux de la ville. De fait, son incidence néfaste sur la structuration spatiale et sur la croissance d'activités socioéconomiques ne peut être négligée. On peut dès lors comprendre le désir de certains urbanistes de vouloir exproprier ces quartiers déshérités pour construire ici une route, là agrandir un canal ou encore permettre l'extension d'un port; toutes interventions indispensables, sans doute, pour permettre aux mégalopoles de fonctionner et répondre aux attentes des autres couches de la population. D'autant qu'en dépit des analyses et des efforts pour l'endiguer, le phénomène n'a fait que prendre de l'ampleur ces dernières décennies. Ainsi, en dépit d'une forte croissance économique notoire dans certains pays d'Asie Pacifique plus de 498 millions de gens vivaient dans des bidonvilles en 2003 – soit près de la moitié de la population urbaine – démonstration irréfutable de l'incapacité des villes à accueillir des populations en croissance exponentielle[321]. HCMV n'est donc pas la seule à faire face à ce phénomène, la situation étant d'ailleurs bien plus problématique dans d'autres villes d'Asie.

Figure 2.4: Localisation du quartier de Dharavi dans Mumbai et localisation des services



Source:CEPT, Ahmedabad, 2007

Mumbai, ville de dix-huit millions d'habitants, en abrite la moitié dans ses quartiers déshérités alors qu'elle ne leur alloue que 8% de son territoire; elle jouit ainsi du triste privilège de pouvoir faire état du plus grand bidonville d'Asie, lové en son centre. Les défis du quartier de Dharavi y sont en effet sans commune mesure avec les poches de pauvreté de l'ex-Saigon. Ses six cent mille personnes et plus, sur une surface réduite à quelque 216 ha, soit une densité de plus de 2.790 habitants/ha, ne connaissent qu'une misère sans perspective à laquelle vient s'ajouter l'absence de services. Ainsi, ce quartier blotti au cœur de la capitale économique indienne stigmatise les dangers de la politique du laisser-faire[322].

L'importance du phénomène et son caractère structurel durable, observés aujourd'hui, nous obligent à jeter un regard objectif sur le bidonville, loin de toute forme de diabolisation ou d'idéalisation car si l'une pousserait à la systématisation des démolitions, l'autre déboucherait sur la réhabilitation automatique. Tant l'attitude répressive d'éradication que la volonté de résorption du phénomène ne sont plus de mise; ces objectifs ne peuvent être atteints. Selon les circonstances, les spécificités du contexte, ces deux

[320] CHAUHAN, A., "Learning from slums", 1996, p. 1
[321] UNESCAP, "overview of the state of implementation of Agenda 21 and JPOI…", 2003, p. 4
[322] *The Economist*, "The strange allure of the slums", A Special Report on Cities, May 5th, 2007, p. 5

options méritent donc d'être considérées. Un consensus semble donc se dégager autour d'actions joignant prévention de nouvelles occupations illégales, production de terrains équipés à faibles coûts et régularisation juridique sélective de certaines occupations.

4.4.2 Les types d'interventions et les acteurs en présence

Différentes politiques de gestion des bidonvilles ont été éprouvées en Asie ces dernières décennies avec plus ou moins de succès. Elles sont passées de l'ignorance de leur existence, à l'harassement de leurs habitants, de l'éviction à la réhabilitation. En Turquie par exemple, où une certaine tolérance administrative déboucha sur des campagnes de régularisation périodiques qui, si elles ne résolurent rien des problèmes d'infrastructure, permirent cependant à certains habitants d'investir dans leur bien, rassurés qu'ils devinrent quant à leur futur[323]. Mais durant les années septante et quatre-vingts, la réponse la plus courante fut l'éviction pure et dure, en particulier dans les pays pratiquant une politique centralisée et dirigiste. Ainsi à Manille, des tentatives de reloger les foyers installés le long des rivières se soldèrent par un échec, faute d'offrir des possibilités de travail aux familles sur leur nouveau lieu de résidence, on les contraignait à déménager après quelques mois. Ailleurs, des politiques intégrées furent mises en place afin de répondre aux manquements à la fois des secteurs public et privé. La Malaisie, par exemple, traita la question de façon globale, intégrant les problèmes de l'usage du sol, de la propriété, des investissements et des mécanismes de financement. A Hong-Kong après une approche traditionnelle par plans de secteurs, une nouvelle stratégie fut mise en place pour résoudre l'épineuse question du logement. Mais aujourd'hui, l'approche privilégiée par les agences internationales concerne la réhabilitation des quartiers précaires. Un programme de développement, appliqué aux seuls bidonvilles en Inde est un des bons exemples d'initiatives lancées depuis la Conférence Habitat II[324].

L'implication de l'État dans la construction de logements sociaux s'est également modifiée durant ces années: la plupart des gouvernements d'Asie sont passés du rôle de promoteur à celui d'instigateur, laissant au secteur privé le soin de satisfaire la demande; à charge du premier de planifier, réguler et contrôler, du second de mettre en œuvre les projets. Ces politiques ont parfois été accompagnées par des réformes bancaires et administratives afin de donner aux promoteurs les moyens d'investir et, via des incitations fiscales, de susciter de nouvelles vocations dans le métier de la promotion. Pour s'assurer que les problèmes sociaux et d'équité seraient bien pris en compte, des garde-fous furent mis en place notamment par l'implication accrue de la société civile via les associations communautaires et les ONG. Celles-ci interviennent pour veiller aux intérêts des populations concernées par un projet dès sa conception. Elles ont ainsi, au cours des quinze dernières années, largement contribué à l'amélioration des conditions de vie prévalant dans les bidonvilles au travers de fédérations d'ONG locales. Une étude commanditée par l'ONU en a répertorié dans douze pays, dont certains encore soumis à un régime autoritaire[325]. On citera l'exemple de Orangi au Pakistan et de CODI en Thaïlande dont les expériences seront analysées dans la troisième partie de ce travail. D'emblée elles démontrent l'importance de l'implication des acteurs du développement urbain dans la conception et la réalisation de solutions appropriées.

Ces initiatives développées au sein des communautés sont perçues par les Nations Unies comme étant parmi les plus susceptibles d'améliorer les situations environnementales, les conditions de vie et la sauvegarde des intérêts des plus pauvres, et ce, d'autant, lorsqu'elles s'inscrivent dans un réseau. Ce dernier appuie ses adhérents dans le développement d'activités économiques stables, l'accès à la propriété, la construction de logements, la lutte contre les évictions injustifiées et dans leurs rapports avec l'autorité en général, coopération constructive indispensable pour travailler à grande échelle. L'influence de ces fédérations permet de combler le fossé existant entre un modèle de logement 'adéquat', défini par Habitat II, et les capacités financières des plus pauvres, en réduisant la taille des parcelles et du logement, en diminuant les coûts des matériaux, en simplifiant les méthodes de construction, en favorisant l'auto construction par l'acquisition à bon prix des terrains appropriés, notamment du côté des autorités locales amenées à céder leurs terrains, et en utilisant avec prudence le crédit. On remarque aussi que les maisons construites par les communautés sont en général de meilleure qualité et de moindre coût que celles fournies par les entreprises privées mais on recommandera la limitation des crédits qui imposeraient aux foyers des pressions financières en inadéquation avec l'irrégularité de leurs revenus[326].

[323] UNESCAP, "overview of the state of implementation of Agenda 21 and JPOI…", 2003, p. 8
[324] Idem, p. 12
[325] Idem, p. 14
[326] Idem, p. 22

Les groupements d'épargne crédit constituent l'ossature organisationnelle des ces fédérations alors que les fonds tirés des cotisations leur confèrent une certaine indépendance face aux bailleurs de fonds. Par leur flexibilité et leur connaissance du terrain, ces organismes paraissent ainsi plus aptes à prendre des initiatives réellement 'pro pauvres', à la différences des agences internationales conçues pour appuyer l'action des États; sans oublier que la plupart des interventions officielles enregistrent des coûts par unité de logement beaucoup plus élevés[327].

Diverses fédérations nationales se sont regroupées au sein d'une agence internationale dénommée 'Shack/Slum Dewellers International (SDI) qui a pour vocation de diffuser les résultats de ces expériences et d'influencer ainsi les politiques des grandes agences internationales. Ce groupement s'est révélé indispensable pour obtenir la reconnaissance des gouvernements avant de les convaincre de collaborer avec elles et les instances internationales, elles-mêmes, obligées d'en reconnaître la représentativité, bien que pas toujours établie sur une base démocratique. Beaucoup de ces organismes travaillent à grande échelle et leur impact sur la pauvreté urbaine est certain. Leurs résultats depuis dix ans dans quatorze pays[328] en font, selon certains observateurs, une des plus importantes initiatives faisant face à la pauvreté urbaine[329].

Si beaucoup de leurs résultats sont probants, nuançons-en le positivisme car, si elles prétendent ne pas se substituer au gouvernement mais le contraindre à plus d'efficacité, on observe qu'il en va parfois autrement. Ainsi en Thaïlande ou au Pakistan, là, où ces organisations sont les plus actives, l'État s'est pratiquement retiré de la scène. On peut aussi s'interroger sur l'organisation spatiale privilégiée de certaines de leurs interventions, là où une communauté impose la direction d'une intervention au détriment des autres acteurs, au risque même d'incohérence avec l'action publique. Ces projets manquent du reste parfois d'une perspective globale sur la problématique urbaine ou de volonté pour imposer des aménagements bénéfiques à l'ensemble de la collectivité mais préjudiciables à ses membres. Enfin interrogeons-nous sur la capacité de ces communautés à financer les infrastructures primaires indispensables, à expérimenter de nouvelles technologies, à être à l'écoute des doléances spécifiques d'un lieu, ou à dessiner la structuration spatiale de leur quartier. Ces critiques méritent d'être prises en compte au vu de certains de leurs projets; nous y reviendrons dans la troisième partie de cette étude.

Les évictions

Les évictions des bidonvilles résultent tantôt de pressions du marché immobilier, répondant ainsi à des intérêts mercantiles exigeant plus d'espace, tantôt de la volonté de l'autorité locale de construire les infrastructures indispensables au bien-être de la collectivité. Les communautés qui y vivent voient leur avenir de moins en moins stable suite aux pressions foncières toujours plus fortes, ce qui fait dire à Seabrook *"au plus les villes deviennent prospères, moins les pauvres sont en sécurité, plus ils peuvent être facilement expropriés"*[330].

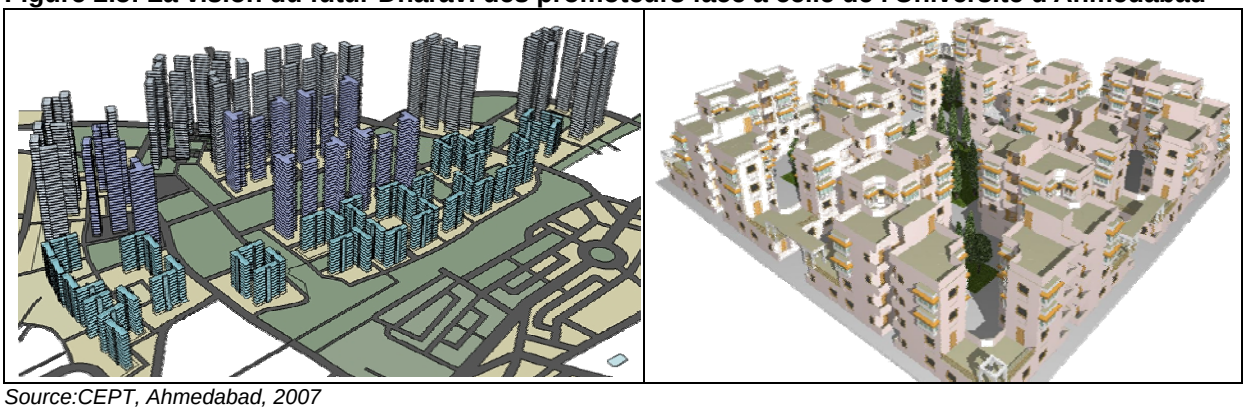
Le traitement réservé aux vieux quartiers du centre de Pékin en est un premier exemple, avec la destruction massive des 'hutong', ces maisons d'un étage organisées autour de courettes desservies par des ruelles étroites et sinueuses. Outre leur valeur historique et culturelle, ces quartiers offraient un confort relatif, faute d'équipements adéquats. Mais la convivialité entre voisins y était appréciée alors que leur localisation permettait aux plus pauvres de résider au cœur même de la ville. Depuis quelques années, ils font l'objet d'une campagne de destruction systématique dans la perspective des jeux olympiques de 2008 au motif de dégager les nouveaux espaces nécessaires à la modernisation de la ville et à son 'embellissement'. La population est reléguée aux limites du quatrième périphérique dans des tours impersonnelles, sans possibilité de trouver un travail aux alentours. Ces logements en hauteur mettent à mal l'importance de la croyance populaire qui veut que dormir au plus près du sol absorbe *"le souffle de la terre".* Mais quelle ville chinoise appliquerait encore un tel précepte?

Un autre exemple est celui du bidonville de Dharavi à Mumbai, déjà mentionné plus haut. Ce quartier est presque autosuffisant; 80% de la population autochtone y vit et y travaille dont un quart dans des petites entreprises et le restant dans le secteur informel. Ce bidonville s'est créé dans les années cinquante suite aux évictions. Les plus pauvres du centre-ville se sont alors regroupés dans ce quartier périphérique jusqu'à ce que la ville les rattrape et les contourne, à tel point que le quartier se situe aujourd'hui au centre géographique de la ville, situation qui attise d'ailleurs la convoitise des

[327] IIED, "Towards a real-world understanding of less ecologically damaging patterns of urban development", 2006, p. 6
[328] Elles sont présentes en Afrique du Sud, Brésil, Cambodge, Inde, Kenya, Malawi, Namibie, Népal, Philippines, Sri Lanka, Tanzanie, Thaïlande, Uganda, Zimbabwe.
[329] D'CRUZ, C., SATTERTHWAITE, D., "Building homes, changing official approaches", 2005, p. 7
[330] SEABROOK, J., "In the cities of the south, scenes from a developing world", 1996, p. 201

investisseurs. Au vu de la valeur acquise par ces terrains, on envisage aujourd'hui de raser le quartier pour faire place à des tours qui porteraient la densité à quelque huit mille personnes à l'hectare; un taux jamais envisagé nulle part jusqu'ici mais où les bénéfices de l'opération devraient permettre le relogement la population gratuitement dans des tours aménagées à cet endroit. Face à un tel projet où l'intérêt économique prime sur tout autre, il y a peu de chance que la population du quartier puisse y résister longtemps. L'Université de Ahmedabad a donc élaboré une contre-proposition dans laquelle les densités et les hauteurs envisagées seraient réduites alors que les mixités sociale et fonctionnelle seraient accrues. Opération qui devrait rester rentable malgré le maintien de la gratuité du logement, et une plus grande attention portée à la structure spatiale, à l'aménagement d'espaces publics et à l'esthétique de l'ensemble[331].

Figure 2.5: La vision du futur Dharavi des promoteurs face à celle de l'Université d'Ahmedabad



Source:CEPT, Ahmedabad, 2007

Aussi dommageables resteront-elles d'un simple point de vue social, ces évictions semblent inévitables et même nécessaires à la revitalisation de la ville en lui donnant l'espace dont elle à besoin pour se structurer, se régénérer et assurer sa cohérence spatiale. Mais compte tenu des conséquences sur la population concernée, on s'imposera la nécessité d'utiliser cette arme avec circonspection alors que des mesures visant à l'endiguement de ses effets néfastes devraient l'accompagner car les bénéfices d'une telle opération ne pourraient profiter à une seule catégorie sociale au détriment d'une autre, a fortiori de la moins apte à en assumer les conséquences. L'accès à la ville et à l'emploi assure la cohésion du tissu social qui serait perdu en même temps que les quelques planches qui servaient d'abri aux plus pauvres. Il faut dès lors trouver les réponses appropriées à ces 'dommages collatéraux', aspect trop rarement considéré dans les plans de relogement mis en place jusqu'ici. Il s'agit pourtant là que d'une réponse élémentaire à l'impératif de l'équité sociale.

Le relogement

Le logement collectif populaire des pays du Tiers-monde peut être assimilé à notre logement social et à toute habitation gérée par un collectif ou un pouvoir public, mise à disposition par des associations publiques ou philanthropiques privées afin de rencontrer le droit au logement pour tous. Dans l'acception générale, il s'agit d'un service public chargé de répondre aux besoins des plus démunis. Selon certains observateurs, le logement social fut dénigré par les professionnels au motif qu'il n'offrait pas la même liberté que le logement individuel tant dans sa conception que dans la manière de l'habiter[332]. Assimilé dans les pays européens à de la location à bas prix organisée par un État Providence et soumis aux critiques néo-libérales, le système assumait les conséquences de l'incapacité de la société capitaliste à fournir à tous les moyens de vivre dans un logement décent.[333] Selon Castell, le logement social est ainsi une alternative improvisée au mode dominant produit surtout par le marché. Le problème, selon lui, est que cet espace réputé social est d'abord considéré en termes de viabilité économique: profits éventuels et situation pécuniaire des résidents…[334]. Il fut assimilé dans les pays communistes à la provision d'un logement pour tous par le biais des unités de travail. Remarquons enfin que, quel que soit le régime en place, le logement social reste dépendant du marché car soumis à l'idéologie et aux moyens économiques des classes dirigeantes et que même si le droit au logement reste inscrit dans beaucoup de constitutions et chartes, il est difficile d'accès même dans les pays riches, faute de volonté politique.

[331] CEPT, "Strategies for Dharavi slum development", 2007
[332] GOH, R., B., H., "Things to a void: utopian discourse, community and constructed interstices in Singapore…",2003, p. 63
[333] SHORT, J., R., "The urban order: an introduction to cities, culture and power", 1996, p. 192
[334] CASTELLS, M., "City, Class and power", 1978, p. 23

Différentes approches ont été tentées pour répondre à la demande en logements à bas prix: fourniture directe par les gouvernements comme aux Pays-bas ou à Singapour, soutien via des subsides en Belgique ou à Taiwan, aides indirectes via la construction d'infrastructures au Pakistan et au Brésil, mise à disposition de terrains au Pérou, ou plus simplement, programmes de réhabilitation du tissu existant; chaque forme d'aide présente des avantages et des inconvénients spécifiques[335]. Ces logements occupent aujourd'hui dans certains pays une part non négligeable du marché. En France par exemple, les HLM constituent 18% du parc; ils concernent plus de cinq millions de ménages, dont 66% ont des revenus inférieurs à la moyenne nationale. Mais, dans le même temps, le parc privé locatif accueille, lui, près de 50% des foyers à bas revenus, démonstration s'il en est de la capacité des politiques à stimuler l'offre privée via des incitations fiscales et les emprunts à taux préférentiels[336].

Dans les pays en développement, une des tâches des architectes entre les années cinquante et septante fut de répondre à l'exigence de logements pour les plus pauvres, au coût le plus bas possible, par le biais d'immeubles hauts répondant aux normes d'hygiène et d'esthétique de la classe dominante entichée de modernisme[337]. Mais les populations relogées n'avaient aucune place dans la prise de décision. Une des conséquences en fut l'émergence du phénomène de revente, la population cible n'étant pas apte à s'adapter au nouveau mode de vie imposé de l'extérieur ni d'en assumer les coûts. Une majorité retourna ainsi vers de nouveaux bidonvilles situés plus encore en périphérie. Attitude perçue par la classe dominante comme un outrage, dans le chef des classes inférieures indignes des efforts consentis pour leur offrir un meilleur cadre de vie. Le même phénomène s'expliquait aussi par une carence généralisée en logements et la spéculation foncière qui contraignaient les classes moyennes à exercer des pressions pour s'approprier ceux des plus nécessiteux.

Il s'agirait donc dans une économie de transition de ne pas cibler un seul créneau social mais d'offrir un éventail de solutions où toutes les catégories seraient bénéficiaires et d'éviter les glissements sociaux du haut vers le bas et, partant de limiter la spéculation immobilière. Pour ce faire, différentes actions furent recommandées telles la légalisation des propriétés, la mise en place d'un système d'emprunts hypothécaires efficace et abordable, la promotion de la concurrence dans le secteur de la construction et la passation des marchés publics transparente et ouverte à la concurrence[338].

Dans bien des cas, la mise à disposition de logements subsidiés par l'État ne fut pas couronnée de succès car elle ne répondait pas aux besoins des plus pauvres. La réflexion s'est alors emparée de la participation, du pluralisme, du nécessaire débat politique et de l'insertion en lieu et place de la sacro-sainte rationalisation. Mais si cette rhétorique de 'participation' présidait les débats, dans les faits, elle fut vidée de son sens véritable, par un langage technique et des procédures lourdes[339]. Ainsi, les autorités locales continuèrent-elles le plus souvent à se cantonner dans des programmes restrictifs, où abondaient règlements et normes, relayées par des procédures d'approbation longues, accroissant ainsi les délais et le stress des communautés figées dans l'inaction.

Constatons dès lors qu'en dépit du discours officiel, peu de pays ont changé leur politique de logement en faveur des plus pauvres car les standards de construction développés tant par les autorités que par les promoteurs demeurent trop élevés pour la population cible[340]; ainsi, les prescriptions du logement 'adéquat', de Habitat II s'avèrent souvent hors d'atteinte par rapport aux capacités financières des plus pauvres. Pour ces diverses raisons, toutes les formes de relogement ont démontré, un peu partout, combien elles étaient viciées et conduisaient la population à une véritable paupérisation surtout lorsqu'elle était relogée loin des opportunités d'emplois[341].

Fort de ces leçons, il s'agit bien aujourd'hui de fournir un minimum de confort au sein d'unités de logement flexibles et évolutives, donc aptes à s'adapter aux besoins fluctuants des habitants. S'il importe qu'elles soient financièrement accessibles aux démunis et que leur charge, subsides inclus, ne grève pas le budget public. Son financement serait, par exemple, assuré par des taxes levées sur les foyers dont l'éviction a apporté une plus-value aux biens. Rien de moins donc que la redistribution d'une partie des avantages de l'opération vers ceux qui en subissent un maximum de désavantages. Pour s'inscrire dans la durabilité, une telle opération devra atteindre un état d'équilibre entre la qualité du logement et son impact écologique – par la prise de mesures conservatoires en matière de qualité de l'eau, de la terre arable, de l'air et au niveau de la consommation énergétique. De même importera-t-il

[335] VERSCHURE, H., "Housing policies and lessons learnt from the PMU 415 pilot projects", 2006, p. 5
[336] INSPECTION GENERALE DES FINANCES, "Rapport sur le financement du logement social", 2002, pp. 1-24
[337] WAKELY, P. "The development of housing through the withdrawal from construction", 1988, p. 122
[338] CAMBELL, T., "A tale of two cities in Vietnam… ", The World Bank, 1999, p. 39
[339] TOVIVICH, S., "Education for change: challenges in integrating slum development agenda…", 2007, pp. 421-423
[340] POLAK, A., S., "Trends in urban housing and development practices in Karachi: an interface with the informal …", 2007, p. 249
[341] D'CRUZ, C., SATTERTHWAITE, D., "Building homes, changing official approaches", 2005, p. 26

que la cohérence sociale et la qualité des aménagements et des espaces publics soient au rendez-vous.

Les parcelles viabilisées

Devant l'échec du logement collectif subsidié, Turner suggéra de développer des projets de parcelles viabilisées, un concept qui fut endossé par la Banque Mondiale dès le début des années septante. Il s'agissait d'équiper des terrains en infrastructure de base en laissant le soin à la population de construire son logement. Cette participation communautaire fut perçue de deux manières. Les disciples de Turner y virent le moyen d'intégrer la capacité et la créativité des communautés à se prendre en charge, les considérant comme les mieux à même de concevoir leurs logements en fonction de leurs moyens et de leurs besoins. Une approche plus pragmatique, telle que celle pratiquée par la Banque Mondiale, insistait sur l'efficacité d'un programme dans lequel le principe de l'entraide communautaire était synonyme de maisons auto construites. Mais l'approche fut perçue par certains comme une forme d'exploitation de main-d'œuvre à bon marché[342]. Le principe des parcelles viabilisées fut largement pratiqué dans la périphérie de nombreuses métropoles, telles Bangkok ou Manille, mais peu de projets furent assez concluants, tant était grand l'éloignement du centre et des activités économiques alors même que leur accessibilité était médiocre. Cette approche fut donc abandonnée dans les années quatre-vingts, période aussi où le marché était censé répondre à tous les maux, pour être à nouveau réintroduite, mais à plus petite échelle, une décennie plus tard[343].

Selon l'ONU les décideurs et planificateurs font face aujourd'hui à deux problèmes majeurs dans la mise en œuvre de ces projets. Le premier a trait à la mise à disposition de terrains abordables et desservis par des transports en commun qui les relient aux sources d'emploi. Le second concerne autant l'accès aux appuis financiers susceptibles d'aider les familles à acquérir leur bien que la participation des communautés dans la planification de ces quartiers[344]. A cela, on pourrait ajouter l'offre d'équipements sociaux et récréatifs, d'espaces publics de qualité, et enfin d'une guidance technique visant le développement de typologies évolutives attrayantes et le recours à des techniques conduisant à un meilleur respect environnemental. Le projet d'Aranya Township, à Indore en Inde constitue en cela un des rares exemples qui allie qualité architecturale et urbaine à la dimension socioéconomique. Il méritera donc d'être étudié en détail dans la troisième partie.

La réhabilitation de quartiers précaires

Pour Turner, la grande différence entre habitat spontané et relogement réside dans le processus de mise en oeuvre: par étapes, pour le premier, suivant les priorités des budgets et les contraintes sociales, en un seul effort pour le deuxième, en réponse aux contraintes particulières d'un temps donné. Selon lui, le droit de propriété est primordial car il permet à la population d'entrevoir l'avenir de façon plus sereine, en l'autorisant à planifier ses dépenses et, éventuellement, les réduire si les nécessités de la vie l'y contraignent. Du reste, rappelons que consacrer moins du tiers de ses revenus à son habitat, ratio pertinent mais trop souvent dépassé, mérite d'être pris en compte dans les programmes de relogement. La sécurité de la propriété au sein même des bidonvilles reste donc vitale pour le développement économique des plus pauvres. Si un des avantages du bidonville est bien d'offrir des logements adaptables bien que plus petits que dans les immeubles collectifs, aucune hâte dès lors à vouloir en modifier les structures, mais priorité à la sécurisation du droit du sol[345].

Fort de ces recommandations et suite aux difficultés rencontrées dans les programmes de relogement, la réhabilitation des quartiers précaires est apparue comme une alternative possible, voire souhaitable, dès lors qu'un droit de citer leur était reconnu dans la ville. La stratégie fut donc de les y laisser tout en leur fournissant le minimum d'infrastructures requises par une amélioration substantielle des conditions de vie. Pour les projets qui enregistrèrent des résultats positifs, une importante composante participative avait été organisée en préalable. L'engagement des communautés concernées tant dans la conception que dans la mise en œuvre est aujourd'hui jugée indispensable pour les mobiliser et leur conférer le droit d'agir[346]. Tandis que les travaux d'infrastructure étaient pris en charge tantôt par les autorités, tantôt par les communautés, il incombait aux résidents de réhabiliter leur logement, condition sine qua non de la garantie de sécurité du foncier, pleinement ou partiellement accordée. Et c'est précisément à cause de l'absence d'un cadre légal approprié que beaucoup de projets n'atteignirent pas les objectifs visés[347].

[342] BURGESS, R., "Helping some to help themselves", 1992, p. 81
[343] SERAGELDIN, I., "The Architecture of Empowerment: People, Shelter and Livable Cities", 1997, p.8
[344] UNESCAP, "overview of the state of implementation of Agenda 21 and JPOI…", 2003, p. 8
[345] TURNER, J., "The squatter settlement : an architecture that works", 1968, pp. 355-360
[346] KNUDSEN, A-M, S., "Transforming space / transformative spaces, a framework for developing urban… ", 2007, p. 309
[347] MEHTA, M., "Housing policies: retrospect and prospect, space and society", 1987, pp. 72-76

Un autre grief souvent évoqué à l'égard de certains programmes est que, faute de moyens, on n'y envisage pas l'amélioration des infrastructures primaires et secondaires desservant les quartiers réhabilités; démonstration de l'absence d'intégration de ces actions dans la perspective globale de requalification de la ville. A cela s'ajoute le manque de volonté d'entreprendre les actions nécessaires à la restructuration des espaces et à l'intégration des quartiers déshérités avec ceux qui leur sont limitrophes. Ainsi, plutôt que de favoriser la cohésion spatiale de l'ensemble en intégrant des morphologies tant formelles qu'informelles, ces programmes se limitaient à maintenir un prudent statu quo. Mais en dépit de ces critiques, on les perçoit tant dans les fédérations de communautés que dans les agences internationales comme mieux appropriés que le relogement, non seulement en raison d'un coût d'investissement réduit mais aussi de la limitation d'incidences socio-économiques négatives; encore reconnaissait-on que la réhabilitation ne peut offrir la panacée, ce que d'aucuns ont du mal à accepter.

Si l'option d'une réhabilitation était prise en considération, comment assurer sa durabilité? Outre l'accès aux équipements et services de base, d'autres aspects ne doivent pas être négligés tels qu'accroître la sécurité par des aménagements appropriés et des mesures socioéconomiques, désenclaver les quartiers et améliorer leur accessibilité, aménager des espaces publics et les restructurer en les insérant dans les zones limitrophes. Le respect de l'équilibre écologique grâce à des espaces verts, la perméabilité du recouvrement des sols, et le traitement des rejets leur sont complémentaires parce qu'importants. Viendra ensuite la préservation des avantages procurés dont l'accessibilité financière, la flexibilité d'usage et la convivialité. Il s'agira enfin de s'inscrire dans une vision globale et cohérente de la ville, en veillant aux infrastructures et à l'articulation des espaces, le tout, dans une réflexion et la participation active de tous les acteurs en présence. Un des rares projets à avoir pu lier ces différents aspects dans une démarche cohérente est celui du Favela-Bairro de l'architecte Jauregui, à Rio de Janeiro. Il a fait là, une démonstration du pouvoir de la conception urbaine et de l'architecture dans l'introduction de changements sociaux et l'engagement de populations marginalisées dans un processus de revitalisation de leur quartier. Ce qui lui vaudra également une analyse en détail dans la suite de ce travail.

4.5 Les politiques de planification

4.5.1 L'évolution de la planification durant les trente dernières années

Agir sur la ville nécessite de comprendre comment elle fonctionne et se développe; ceci implique d'identifier les acteurs de son évolution. Ces derniers concourent au développement de trois types de ville. La ville de la redistribution là, où l'intervention de l'État est omnipotente, la modelant à son gré, au risque de provoquer sa banalisation et l'aliénation des individus. La ville de la spéculation, produit des forces du marché, où l'addition d'investissements privés non coordonnés et dictés plus par le profit que par l'intérêt commun aboutit à la fragmentation urbaine. Enfin, la ville de la réciprocité; elle est essentiellement l'oeuvre de la société civile, résultante de l'accumulation et de la mobilisation de capitaux tant individuels que collectifs; l'État n'y intervenant qu'en qualité d'instigateur. La réalité n'est certes pas aussi tranchée, les villes étant nées de l'addition géographique ou temporelle des interventions des trois types acteurs. Contrecarrer les effets les plus pervers de chacun des modèles nécessite des outils de planification et de dialogue qui ont fortement évolué au cours des quarante dernières années.

Jusqu'à la fin des années soixante la planification urbaine fut créditée de rigueur et d'idées visionnaires. Elle s'appuyait sur des plans directeurs statiques, voire rigides, axés sur l'usage des sols mais qui manquaient de guidance en termes de planning et de mise en œuvre de leur prescrit. L'élaboration de ces plans était basée sur la conviction que toutes les informations nécessaires pourraient être collectées et traitées afin de disposer de l'ensemble des connaissances nécessaires pour influencer le cours des choses. Une telle approche se justifia lorsque les pouvoirs publics disposaient des moyens et de la volonté politique d'agir alors que l'évolution de la société, tant d'un point de vue socioéconomique que technique, était lente. On pouvait alors agir d'une manière technocratique, sachant que le risque de bouleversements, survenant en cours de conception ou de mise en œuvre, était pratiquement nul.

La remise en cause de l'approche traditionnelle devait induire d'autres formes de planification. On évolua, dans certains pays, vers un système à la fois plus complet et mieux intégré où les différents échelons décisionnels étaient impliqués. Alors que le seul objet d'investigation considéré jusqu'alors se limitait à la gestion du territoire, on se heurta bientôt à des champs de planification plus puissants, à

commencer par l'économie[348]. Devant la complexification institutionnelle et spatiale des villes et la perte de leur contrôle, certaines institutions tentèrent de développer des instruments encore plus bureaucratiques et contraignants que les précédents, fidèles à leur logique sectorielle étriquée. Le résultat en fut le développement d'une politique encore plus fragmentée via la mise en place de programmes non coordonnés. Parmi les divers modes de planification élaborés à cette époque, épinglons la planification structurelle. Plus flexible que les Master's Plans, plus encline à guider l'usage du sol qu'à le contrôler, cette méthode était axée sur des politiques d'aménagement, de définition de priorités, de mesures de mise en œuvre ou de procédures décisionnelles jusqu'à considérer aussi les sources de financement. Si l'intention était de clarifier la forme physique de la ville en mettant l'accent sur le transport, les équipements, le regroupement des zones vertes, elle englobait aussi la direction et l'intensité du développement futur de la ville, sa forme globale et sa régénération. Mais la participation restait encore absente du cœur de la démarche[349].

Devant les échecs de la planification traditionnelle et le manque de résultats, le public, puis les urbanistes eux-mêmes, perdirent peu à peu confiance en ces méthodes. Cette remise en question s'opérait d'ailleurs de façon concomitante avec l'émergence d'autres phénomènes, telle que l'accélération de la transformation de la société et la perte d'influence du secteur public au profit d'une série d'autres acteurs[350]. La carence des administrations locales et la prise en compte de la planification laissèrent alors la place au seul marché pour structurer la ville. Son rôle, en tant que seul mécanisme fonctionnel capable de lier des actions sociales non intentionnelles fut épinglé par Habernas[351]. Il n'était donc pas à considérer comme un système fermé dans lequel chaque élément de la société était intégré mais plutôt comme une nébuleuse dans laquelle ceux qui avaient un quelconque pouvoir économique, symbolique ou social tentaient d'en user pour le dominer.

Parallèlement, le processus de globalisation de l'économie, déjà à l'œuvre, complexifiait un peu plus les rapports entre l'homme et son territoire. A l'image de la société, la ville devenait fragmentée, entretenant des rapports diffus avec un espace-temps devenu élastique. Ainsi, l'espace devait-il désormais être représenté à différentes échelles selon le mode de communication en usage au sein de relations dynamiques et variées entre usagers. Ces échanges négociés par des forces et des acteurs mal définis, empêchaient le planificateur d'appréhender, à lui seul, une telle complexité. La multiplicité spatio-temporelle requérait désormais une appréciation polyvalente, plurielle et sensible des relations entre forme urbaine et processus sociaux. L'influence des nombreux acteurs qui transformaient l'espace devait être désormais prise en compte. L'urbanisme pouvait du reste favoriser le dialogue entre ces intervenants sur base du seul dénominateur commun, l'espace, et s'essayer à une vision commune[352].

Dès lors que le principe de participation était reconnu et que les nécessités du développement durable exigeaient des actions concrètes, l'importance de la planification urbaine redevint une évidence, et ce, d'autant plus que la question quant à la forme idéale de la ville durable et à son rapport à la région, était posée[353]. Les chapitres précédents ont démontré la complexité d'une telle tâche, au vu du nombre et des interrelations des différents paramètres et acteurs à intégrer dans l'équation. Il fallait donc repenser l'urbanisme pour qu'il offre un regard holistique et pluriel en fonction de ces différentes échelles. Un équilibre devait être trouvé entre des forces endogènes et exogènes antagonistes au sein du cadre bâti, de l'économie à l'écologie sans oublier le socioculturel dans un seul souci: préserver l'esprit d'un lieu tout en guidant sa croissance.

Si l'esprit démocratique exige un dialogue entre toutes les composantes de la société, il importe aussi de placer les besoins de la collectivité au-dessus des intérêts particuliers. Des mécanismes de régulation et de contrôle du marché plus stricts devraient dès lors être envisagés, tâche d'un secteur public, tant décrié jusqu'ici, dont la reprise en main de l'intérêt collectif devait initier et guider les projets. Comment répondre autrement au nécessaire endiguement des périphéries, à la requalification et la densification des centres, à la restructuration des espaces publics, au développement de transports publics performants et autres services que les principes du développement durable appellent? Ce plaidoyer va à l'encontre d'une privatisation à tout crin du service public tout en appelant à plus de performance et de transparence dans le chef de l'autorité; une tâche qui nécessite plus de moyens et le développement d'un cadre légal pour favoriser le dialogue et la coordination des actions. C'est dans cet esprit que la planification structurelle par stratégie fut perçue comme un moyen pour tendre vers l'objectif énoncé.

[348] VAN DEN BROECK, J., VERHAERT, J. "Urban trialogue, co-productive ways to relate visioning …urban projects", 2007, p. 13
[349] STANDLEY, T., "Urban planning options and lessons: participatory, integrated and action-orientated approaches", 2006, p. 2
[350] FISHMAN, R., "Urban utopias in the twentieth century: E. Howard, F. L. Wright, Le Corbusier", 1977, p. 267
[351] HABERNAS, J., "The theory of communicative action: Reason and rationalization of society", 1981, p. 226
[352] HEALEY, P., "Collaborative planning: shaping places in fragmented societies", 1997
[353] BREHENEY, M., "Centrists, decentrists and compromisers: views on the future of urban form", 1996, p. 13

4.5.2 La planification structurelle stratégique, une voie possible

Devant l'échec de la planification traditionnelle, de nouvelles méthodes furent élaborées dès les années soixante, telle la planification stratégique, définie comme une approche flexible et dynamique, elle recherchait un équilibre entre emploi, logement et transport, en coopération avec le secteur privé[354]. Par essence interactive, elle reconnaissait dans la diversité des acteurs urbains un atout plutôt qu'un obstacle. Le plan n'était dès lors plus qu'une des phases d'une élaboration stratégique de la ville à laquelle devaient s'ajouter celles de dialogue, de mise en œuvre des projets et de leur évaluation continue. Elle faisait appel aux alliances entre la société civile et les différents échelons de l'autorité, entre partenaires privés et publics. *"Alors que le planning privilégie l'action hiérarchique comme mode de coordination des politiques urbaines et la direction de l'action urbaine à l'aide de plans, de documents, de règlements et de crédits, la planification stratégique propose une coordination des actions et une plate-forme de dialogue"*[355]*.* Elle tomba ensuite en désuétude dans les années quatre-vingts, suite au dédain manifesté à l'égard de la planification par les néo-conservateurs et au scepticisme des post-modernes. Les deux écoles mirent en doute l'utilité des 'plans', car rarement appliqués et souvent apparentés à un contrôle strict de l'État sur la société, à l'image des pays socialistes et de leur économie planifiée. Ils n'étaient dès lors plus en odeur de sainteté après l'effondrement du mur de Berlin.

La complexification de la société, les inquiétudes causées par son développement de plus en plus anarchique et l'accroissement des risques encourus par l'environnement ont remis au goût du jour la réflexion à long terme mais à condition qu'elle fût réaliste. Du reste, vu les défis auxquels l'humanité devait faire face, déclarer obsolète toute forme de planification était, en soi, irresponsable. Plus que jamais l'humanité a besoin d'une organisation cohérente des espaces de vie, de l'habitat, de la ville et du territoire afin de limiter la consommation énergétique et autres ressources non renouvelables. Il était donc nécessaire de tirer les leçons des échecs passés, notamment en matière de planification, car celle-ci n'était pas à mettre en cause mais bien la manière de l'utiliser. Ainsi, suivant les termes de l'IIED, il importait que la politique des gouvernements évolue d'une approche conventionnelle du *"prévoit et fournit"* à celui de *"débat et décide"*[356]*;* ce qui suggèrerait le passage d'une approche technocratique à un mode de décision plus participatif. L'implication de la société civile dans le débat est du reste clairement mentionnée dans le rapport Brundtland. Il paraissait donc nécessaire que les autorités territoriales mettent en place un plan cohérent de développement durable où l'adhésion de tous les acteurs serait rencontrée en vue de son adoption et de sa réalisation.

Dans ce contexte, les relations et les processus d'élaboration devenaient aussi importants que les formes urbaines afin de tenir compte de la diversité des modes de vie et de la dynamique des relations socioéconomiques[357]. Constat confirmé par Bailly en ces termes: *"le processus de construction et de mise en œuvre de la décision devient aussi important que la décision elle-même"*[358]*.* Par souci de cohérence, les interventions au nom du développement durable doivent se faire en concertation avec l'ensemble de la société civile via une approche participative responsable. Mais les documents onusiens appelant de leurs vœux une telle concertation, ne disent rien de la méthodologie pour la mettre en œuvre.

Tendre vers le développement durable urbain implique une coordination des efforts de planification et de gestion dans le chef du gouvernement et de l'ensemble des acteurs en présence dans la ville. Cet objectif nécessite donc la mise en place d'un processus d'interaction et de coopération afin de définir les priorités d'action et les stratégies à mettre en œuvre[359]. Aussi, la planification stratégique revient-elle sur le devant de la scène depuis les années nonante car, d'une part, elle inscrivit dans ses fondements le principe de participation et, d'autre part, elle a pour vocation de combiner des visions à long terme avec une dynamique orientée sur le court terme qui tient compte des changements rapides et de la rareté des ressources.

Les planifications structurelle et stratégique fusionnèrent ensuite au sein d'un même courant afin de faire face aux problèmes socioculturels, écologiques, économiques, techniques, institutionnels et leurs implications spatiales. La résultante peut être définie comme un processus social dont le but est de dessiner et façonner un espace donné dans une perspective à long terme, nécessitant la révision de

[354] STANDLEY, T., "Urban planning options and lessons: participatory, integrated and action-orientated approaches", 2006, p. 3
[355] PADIOLEAU, J., G., DEMESTEERE, R., "Les démarches stratégiques de planification des villes", 1991, pp. 28-39
[356] Idem, p. 5
[357] GRAHAM, S., HEALEY, P., "Relational concepts of space and place: issues for planning theory and practice", 1998, p. 640-642
[358] BAILLY, J-P, "Prospective, débat, décision politique", 1993, p. 38
[359] LEE, Y-S, F., "Facing the urban environmental challenge", 1997, p. 145

certaines politiques, appuyant des actions à court et moyen terme au travers d'un processus décisionnel hiérarchisé impliquant tous les acteurs possibles. Elle tente pour ce faire d'impliquer un maximum d'habitants dans toutes les phases du processus de régénération de leur quartier et d'amélioration de leurs conditions de vie[360]. Pragmatique, elle s'efforce d'atteindre des objectifs tangibles et assurant une bonne visibilité par des actions concrètes inscrites dans un grand dessein affectant la structure spatiale de la ville. Elle agit donc, étape par étape, au sein d'un cadre dynamique cohérent. Pour y parvenir, elle s'appuie sur un cadre institutionnel clair et sur une volonté politique forte[361].

Cet outil fut donc jugé valable quand il s'est agi de rédiger les Agendas locaux. L'échelle de la ville paraît en effet approprié pour gérer et développer des projets stratégiques. L'Agenda 21 n'ayant pour vocation que d'agir localement en utilisant la planification et le marché dans une même approche par le biais de partenariats efficaces au sein d'un contexte donné. Aussi un processus participatif de réflexion fut-il mis en place dans une série de villes avec pour objectif la rédaction d'un plan stratégique de développement durable dans lequel des projets concrets étaient définis quitte à les compléter par des règlements ou des incitations économiques et sociales. Il ne s'agissait donc pas uniquement de nouveaux enjeux introduits dans le débat local, comme la promotion de la biodiversité ou la lutte contre la pollution, mais d'une nouvelle culture de dialogue entre une administration souvent rétrograde et une société civile parfois rebelle. Ce débat ne manqua pas de susciter de nouveaux clivages au sein des différents groupes d'intérêts. Compte tenu de ces conflits et des relations de pouvoir déséquilibrées qui prévalaient, un des défis du processus fut de tendre vers un équilibre entre toutes les parties concernées et d'alimenter le débat par des études induisant une meilleure compréhension des problèmes. Les blocages éventuels appelaient une politique du consensus dans le chef de tous les intervenants, l'Autorité étant appelée à jouer le rôle d'instigateur afin de dépasser les égoïsmes et le syndrome de NIMBY – 'Not in my backyard'.

Hélas, l'Administration de ces municipalités disposait rarement de la connaissance, de l'expertise et des moyens requis pour approcher une telle méthode. De gros efforts d'information et de formation durent donc être entrepris. Mais était-ce partout possible? Il eût fallu, selon l'urbaniste, H. Frey une société civile et un corps administratif ouverts, éduqués et bien informés, et disposer d'une richesse économique basée sur une multiplicité d'acteurs afin de contrebalancer le poids des groupes d'intérêts qui monopolisent souvent la scène des économies peu développées[362]. Processus difficile à mettre en place là, où connaissances et moyens font défaut; là, où la collecte de l'information est soit onéreuse soit techniquement délicate. Dans une culture démocratique balbutiante, le niveau médiocre d'éducation nécessite une simplification parfois excessive des problèmes et le processus de représentativité à mettre en place est loin d'être une sinécure; sans compter avec les doutes légitimes quant à la volonté d'ouverture et de dialogue des autorités locales[363].

Défis et obstacles ne manquent donc pas, ce qui explique sans doute le peu d'agendas locaux édités jusqu'ici dans les pays en voie de développement. Pourtant, des tentatives d'élaboration ont été appuyées par des acteurs extérieurs, ici ou là, avec un certain succès. Un, parmi les bons exemples, est le programme financé à la fin des années nonante par la Belgique via l'agence UN-Habitat. Guidé par la KU Leuven, il visait à établir des plans stratégiques dans trois villes secondaires; Nakuru au Kenya, Vinh au Vietnam et Essaouira au Maroc. Il s'est agi dans chacun des contextes, de choisir les bons partenaires, de définir leurs rôles, responsabilités et engagements ainsi que le processus décisionnel le mieux adapté à la culture et la politique locale tout en étant le plus efficace et le plus transparent possible. Le programme avait aussi prévu la formation des différents acteurs. Outre les plans d'action et les visions à long terme assurant à ces villes une restructuration spatiale, certaines actions étaient engagées en faveur de la revitalisation de chacune[364]. Il semblerait toutefois que les programmes, interrompus trop tôt, et des actions, trop timides, aient fait manquer le but d'une réelle appropriation par les acteurs du projet, manquant du même coup, la continuation de l'œuvre, le programme une fois terminé.

Dans ce genre d'exercice, les enjeux sectoriels sont souvent pris en compte d'entrée de jeu: l'accès à l'eau, l'électricité, la collecte de déchets, les infrastructures routières figurent partout dans les priorités et doivent donc être envisagés avant toute autre considération, telle la qualité et l'articulation des espaces publics et leur structuration. Il s'agit ensuite de dépasser le simple compromis sans ambition ni envergure et décrire des lignes de force claires devant conduire à la réorganisation structurelle de la zone considérée. Au concepteur de ne pas perdre la main durant l'exercice en alimentant le débat par

[360] FREY, H., "Designing the city, towards a more sustainable urban form", 1999
[361] BRYSON, J., M., ALSON, F., K., "Creating and implementing your strategic plan ", 2001
[362] FREY, H., "Designing the city, towards a more sustainable urban form", 1999
[363] AGEVI, E., "Review of implementation process of LA 21 in Africa", 2002
[364] LOECKS, A., et al. "Urban trialogues, visions, projects, co-productions", 2004

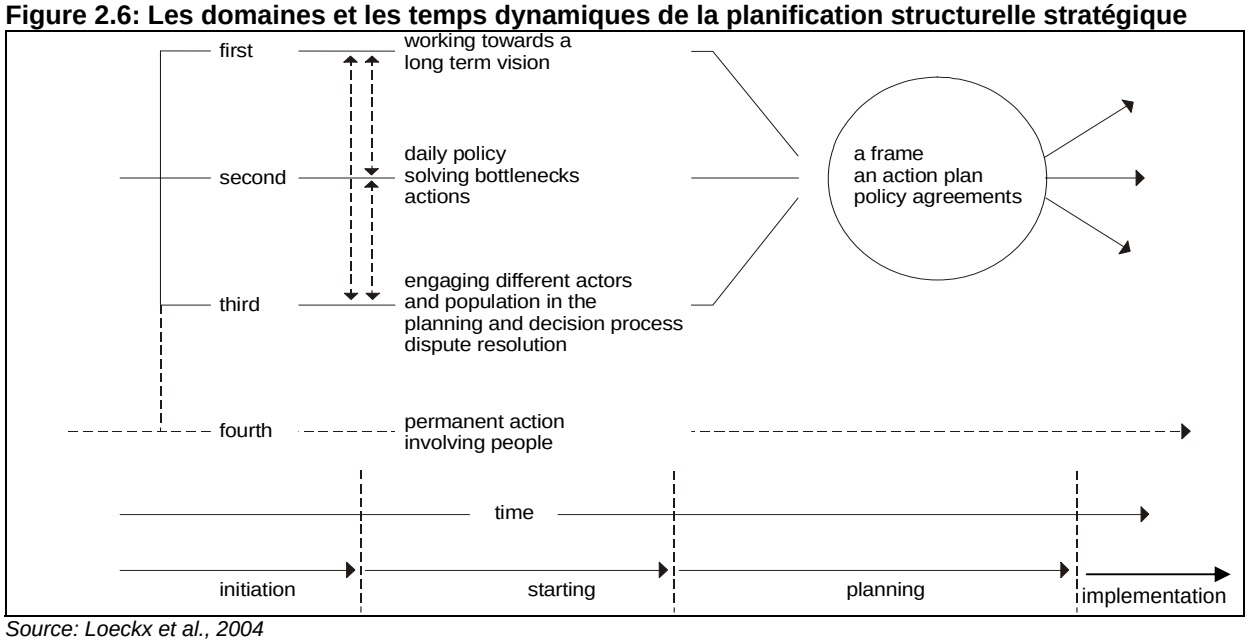
des propositions de qualité qui intègrent la structure urbaine dans son entièreté. Pour ce faire, les propositions concrètes doivent s'appuyer sur une analyse approfondie des dimensions de la ville, y compris les données spatiales, qui soulignent tant ses atouts que ses faiblesses. Ce n'est que sur base d'une telle étude que la visualisation spatiale de la ville dans le long terme sera possible, s'appuyant sur les premiers et corrigeant les seconds. Heureusement diverses techniques possibles existent pour atteindre pareil but dont l'analyse 'SWOT '– Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats[365].

Contrairement à certains discours et au vu des expériences précitées, la conception urbaine n'est pas à renier, que du contraire. Des propositions conçues par des professionnels serviront de catalyseur au débat, à condition de rester à l'écoute des acteurs et de prendre en compte des changements socio-économiques et culturels et les spécificités du lieu. La complexité des éléments à intégrer dans l'aménagement urbain exige donc l'implication de professionnels capables de conceptualiser et d'organiser l'espace mais aussi de dialoguer. Selon ce point de vue, la participation communautaire ne met pas de coté la conception graphique, elle l'accompagne. La prise en compte des trois sphères du développement durable et de leurs interrelations requiert en effet l'avis non seulement des communautés mais aussi celui des spécialistes en la matière, dont des professionnels capables d'intégrer les conséquences spatiales de leur réflexion. Il ne s'agit pas ici de défendre la position de technocrates réfugiés dans leur tour d'ivoire mais de rappeler l'importance de leur rôle dans le processus. A eux d'adapter leur méthode de travail pour qu'elle intègre de manière dynamique le fruit des débats au sein d'un projet fédérateur, inscrit dans une vision forte. Ils sont donc des membres à part entière d'un processus participatif qui s'appuie sur des coalitions constructives autour d'une vision fédératrice à long terme dans laquelle s'inscrivent des projets stratégiques.

4.5.3 Le processus de mise en œuvre

La planification structurelle stratégique s'appuie sur une interrelation continue entre trois domaines parallèles qui opèrent dans des temps différents: la vision à long terme, l'action à court et moyen terme et l'intégration des différents acteurs dans le processus. L'objectif est d'arriver à la constitution d'un cycle équilibré intégrant ces trois axes, dynamique illustrée par la figure 2.6.

Figure 2.6: Les domaines et les temps dynamiques de la planification structurelle stratégique



Source: Loeckx et al., 2004

Un tel cycle s'initie en identifiant les acteurs et en évaluant leur désir de collaboration, puis en collectant les informations nécessaires, enquêtes sociologiques incluses. La démarche porte ensuite sur la compréhension des éléments socioculturels et économiques qui influencent la relation entre les différents groupes en démontant les mécanismes qui risquent de fausser le débat. Il sera alors possible de mettre les acteurs autour de la table pour définir les valeurs et les intérêts communs et développer une confiance réciproque en inscrivant le débat dans son contexte politique et sa réalité. Ce processus pourra déboucher sur une vision cohérente à long terme, basée sur les forces et les faiblesses identifiées par les différents agents, servant de base à la conceptualisation du projet urbain. Le processus une fois engagé, certains aspects cruciaux pourront être examinés de façon plus

[365] VAN DEN BROECK, J., "Planning policy for district 6", 2002

approfondie, alors que des actions urgentes pourront être mises en œuvre par l'intermédiaire des différents intervenants, suivant leurs aptitudes. Mise en œuvre importante à la fois pour démontrer l'efficacité de l'approche mais aussi pour confronter les idées directrices à la réalité du terrain et les corriger au besoin après évaluation des résultats. Une telle dynamique alliant études et actions permet de rester au plus près de la réalité et de son évolution; réflexion et évaluation alimenteront dès lors la finalisation d'une vision encadrant les actions présentes et futures. Elle offre donc une perspective dynamique dans laquelle les projets, les problèmes et les opportunités peuvent être intégrés et gérés[366].

Les relations entre ces différentes étapes – collecte de données, élaboration de la vision, action et dialogue conduisant à la coproduction – ne sont ni hiérarchisées ni chronologiques, il s'agit d'une interaction, un va-et-vient continu, chaque action étant en permanence enrichie ou amendée par les autres. Un tel processus dynamique basé sur un monitoring constant s'inscrit pleinement dans la logique du développement durable. *"L'interaction itérative de visions et d'actions équilibre différent processus; ainsi diverses alternances s'opèrent: l'exploration conceptuelle avec l'investigation de terrain, la création intuitive avec la recherche scientifique, les concepts poétiques avec les arguments rationnels, les uns et les autres s'enrichissant mutuellement au gré de la réflexion à long terme, de l'action et du débat qui génèrent ensuite un nouveau cycle. On comprend combien ce processus est éloigné de la planification rigide du Master Plan"*[367].

La collecte de données

Pour intégrer pleinement tous les aspects du développement durable, la planification doit être multidisciplinaire et embrasser le site dans toutes ses dimensions. Pour guider leurs décisions, les acteurs urbains doivent disposer d'une plate-forme de dialogue mais aussi d'une masse de données intéressant diverses disciplines.

Les conditions socioéconomiques sont sujettes à des changements fréquents et imprévisibles. Pour les intégrer, le cadre urbain et les projets qui le façonnent doivent être flexibles. A contrario, les besoins humains de base évoluent peu. Seules la technologie et l'émulation des clients potentiels en matière de nouveautés, suscitées par la société de consommation, sont plus fluctuantes. Quant aux conditions matérielles du contexte étudié, elles varient en fonction de la dynamique de développement qui y opère. Des pays en voie de transition peuvent ainsi voir ces conditions ainsi que l'organisation spatiale évoluer rapidement. La fréquence des collectes de données devra être adaptée à l'importance de ces évolutions. La gestion pertinente des bases de données peut se révéler ardue d'autant que les sujets traités seront nombreux et variés. L'analyse sera d'autant plus complexe qu'il s'agira d'en étudier les interconnections dans leur spatialité. Une telle gestion, globalisée et intégrée, qui s'intéressent à des domaines complexes et diversifiés regardant quasi l'ensemble de l'activité humaine devient lourde. Elle nécessite l'emploi de logiciels performants dont les Systèmes d'Information Géographique (SIG), outil efficace dans la gestion et l'analyse de données spatialisées.

Ces systèmes informatiques couvrent une infinité de champs interdépendants analysés dans leur dimension spatiale suivant des couches successives. Outils d'analyse de l'interaction entre différentes matières en un lieu donné, ils s'avèrent utiles à condition d'être utilisés avec précaution. Il ne s'agit ni plus ni moins que d'une assistance efficace à la prise de décision qui requiert des techniciens compétents mais soucieux de décryptage sans manipulation et en toute clarté. Le GIS est d'autant plus utile qu'il permet de visualiser sur des cartes, les résultats d'analyses parfois complexes. Mais pour être efficient, rappelons-le, le système exige des données fiables, mises à jour périodiquement et correctement analysées; il pourrait être nourri d'indicateurs permettant une évaluation régulière des actions entreprises.

Vision

La formulation d'une vision à long terme sert de cadre à la poursuite d'un objectif clair et cohérent dans lequel inscrire une action concrète. Comme le rappellent Loeckx et ses coauteurs *"les visions génèrent une stratégie de développement générale, ouverte et flexible qui cadre les engagements sociaux, s'efforce d'élargir le domaine civique, d'enrichir la culture urbaine et de créer de nouveaux espaces urbains durables; ils tendent vers des perspectives à long terme attractives et de structurer la ville dans son ensemble. Ils s'efforcent d'atteindre des objectifs de planification urbains fondamentaux tels que le développement durable, la cohérence urbaine, une densité de qualité, la culture urbaine, la diversité, la solidarité et la démocratie"*[368]. Cette vision intègre les idées, perspectives et concepts mieux que ne

[366] ZONNEVELD, W., FALUDI, A., "Vanishing borders: The second Benelux structural outline", 1997
[367] LOECKX et al. "Urban trialogues, visions, projects, co-productions", 2004, p. 190
[368] Idem, p. 187-188

pourrait le faire un plan directeur, d'autant qu'à la différence de celui-ci, elle s'inscrit dans un processus dynamique.

Elle résulte d'un accord collectif sur les stratégies, leur budgétisation ainsi que sur une liste de responsabilités et d'actions à prendre par chacun des acteurs en fonction de ses aptitudes ou titres. Car si tous deviennent acteurs dans la pièce choisie, la coproduction est bien réelle et non feinte. Celle-ci, un peu à la manière d'un scénario garantit le contenu qualitatif du jeu des acteurs et assure la cohérence.

Projets

Les actions définies dans le cadre de la vision se concrétisent sous forme de programmes. Ceux-ci ont pour but de tester et de réaliser des éléments de cette vision en la confrontant au contexte urbain. Pour atteindre leurs objectifs, les changements opérés doivent être progressifs et réalisés en des points bien choisis de la ville, en souhaitant que leur impact frappe au-delà du programme qui les porte. Il s'agit en quelque sorte de ce que Geddes appelait des actions de *"chirurgie conservatoire"* quand il parlait de projets de régénération urbaine[369]. De tels projets doivent être coordonnés et intégrés dans une structure plus grande afin d'amener des améliorations tangibles dans différents domaines. L'ensemble de ces actions intégrées dans une vision élaborée par les différents acteurs est qualifié de *'projet de projets'* par l'urbaniste Busquets[370]. Selon l'auteur pour répondre à cette définition, un projet doit avoir un impact territorial plus large que sa zone d'intervention; disposer de composants complexes et interdépendants favorisant la multifonctionnalité, la mixité sociale et la diversité des orientations visuelles; offrir une échelle intermédiaire et être réalisé en quelques années seulement; mettre en œuvre un urbanisme réfléchi composé d'espaces publics correctement architecturés; enfin, être financé, en partie au moins, par les pouvoir publics et disposer d'un programme à dimension collective.

Il s'agit donc d'inscrire des projets, autrefois conçus dans une compréhension spatio-temporelle limitée, dans un programme particulier mais couvrant l'ensemble de la ville. Ainsi, ce programme stratégique aurait pour but de consolider, transformer, restructurer ou réutiliser l'espace urbain en vue de répondre aux nouvelles demandes des acteurs publics et privés et de renforcer leurs relations spatiales[371]. Il se distingue donc par sa capacité de changer la réalité urbaine via l'impact structurel qu'il produit dans un quartier et, par ricochet, dans la ville. Ses implications spatiales permettent de résoudre diverses anomalies du cadre bâti en réconciliant des éléments autrefois contradictoires ou conflictuels, grâce à une meilleure articulation et organisation de l'action. Il intègre ainsi dans la réalité du contexte urbain, faisabilité, visibilité et innovations dans une perspective à court et moyen terme, à la différence de certaines prospectives issues des Master Plans, utopiques, souvent dans leur faisabilité. Enfin, il se distingue par la qualité esthétique de son empreinte sur un quartier et sa capacité de conférer une identité, et donc de la culture, en écho avec la spécificité du lieu. C'est une caractéristique souvent oubliée, et pourtant, qui pourrait prétendre que l'esthétique en tant qu'expression culturelle n'est pas nécessaire aux riches comme aux pauvres?

Ainsi, le projet stratégique doit être structurel et multidimensionnel, visible, innovant et esthétique[372]. Il se distingue donc d'un projet 'had hoc', qui n'a d'autre objectif que de répondre à un ou des problèmes spécifiques.

On a vu précédemment combien la recherche appliquée était importante en architecture et en urbanisme pour inventer de nouvelles formes d'habiter plus respectueuses de l'environnement et soucieuses d'équité. On comprendra ici combien conception urbaine et qualité architecturale demeurent essentielles pour intégrer ces innovations mais aussi pour produire du sens. La participation requise par le développement durable va donc de pair avec la qualification spatiale et l'identité locale. Toutes deux s'inscrivent dans une démarche commune qui intègre le dialogue entre des critères morphologiques ou typologiques, climatiques, topographiques, géographiques, et sociologiques, dès la conception. Modèle, dialogue et évaluation font donc partie d'un même processus de coproduction.

Coproduction

C'est dès la première l'ébauche de la vision urbaine et de la conception architecturale du projet stratégique que la troisième composante de la planification, autrement dit la communication préalable au débat, interviendra. En effet, l'acte urbain, devenu à ce point complexe et interconnecté, nécessite pour sa propre légitimité d'être introduit dans un débat critique et constructif. L'objectif en est, entre

[369] MELLER, H., "Patrick Geddes", 1981, pp. 54-56
[370] BUSQUETS, J., "Urbanism at the turn of the century", 2000, pp. 3–20
[371] LOECKS, A., et al. "Urban trialogues, visions, projects, co-productions", 2004, p. 21
[372] Idem, p. 193

autres, de s'assurer d'une adhésion, la plus large possible, indépendante de toute démagogie de l'un ou l'autre acteur. S'il peut paraître délicat d'introduire la notion d'intérêt public en présence d'acteurs divisés en groupes sectoriels bien marqués et soucieux de leurs propres intérêts, il sera aussi difficile d'expliquer l'importance de l'articulation spatiale dans des processus participatifs classiques. Cette ouverture au dialogue n'implique pas l'abandon de l'acte créateur par le professionnel au profit de l'une ou l'autre partie mais un engagement commun dans la conception. Un dialogue, entre professionnels, société civile et gouvernement, devrait ainsi transcender les intérêts divergents via la coproduction[373].

Un discours populiste revendique la pleine maîtrise de l'oeuvre par les communautés, remettant ainsi en cause la légitimité des professionnels de l'art de bâtir, au point de les cantonner dans un rôle de médiateur[374]. Il s'oppose diamétralement à une autre vision, encore vivace dans certains pays en transition, mais aussi funeste qui voudrait accorder une souveraineté entière aux technocrates. La coproduction s'efforce de tracer une voie médiane en s'appuyant sur le consensus autour d'une production commune. Cette négociation par le dessin d'un modèle est proposée comme méthode de travail durant la phase de conception du projet, l'objet graphique devenant un medium autour duquel le débat s'établit et les positions se clarifient. En tant que base de travail sur laquelle initier ce dialogue, l'avant-projet doit être simple sans être simpliste, suffisamment abstrait pour absorber les suggestions sans figer le débat sur la forme, mais assez explicite pour être compris par un public de néophytes. La maturation opère ensuite au travers de compromis entre les parties mais sans en atténuer les lignes de forces; l'écoute devant être source d'inspiration plutôt qu'une forme de castration de l'acte créateur. Ainsi, un dialogue constructif contribuera-t-il au renforcement des qualités spatiales et esthétiques du projet en l'ancrant dans les réalités et potentialités du lieu[375].

Le forum de discussion à mettre en place n'est donc pas consultatif mais bien décisionnel. Il n'est pas uniquement basé sur un principe de représentation mais s'appuie sur les capacités de certains individus ou groupes spécifiques. La constitution de coalitions fortes dont le processus s'alimentera, nécessite que chaque acteur y trouve sa place, où il sera écouté et reconnu. Exercice certes difficile compte tenu des tensions inéluctables et des rapports de force en présence, faute d'un accès à l'information et d'un pouvoir équilibré. La reconnaissance et l'acceptation des différences est donc un préalable en vue de l'édification d'une confiance réciproque. Une société civile engagée et disposant d'un minium d'éducation, d'accès à l'information et de droit de parole, en est le corollaire. Le développement d'actions concrètes permettra aux communautés d'accroître leur capital de confiance en elles et leur poids dans le débat, les transformant ainsi de simples bénéficiaires passifs en acteurs engagés.

Il faudra également veiller à d'éventuelles prises de pouvoir par une fédération de communautés ou un lobby privé. Selon Albrechts deux bases éviteraient un tel obstacle, soit le développement de la confiance interne ainsi que l'assimilation des valeurs de la démocratie directe et de la collaboration. L'approche progressive, pragmatique et réceptive du contexte socioculturel et politique, devrait introduire ces valeurs mais, tôt ou tard, des réformes institutionnelles s'imposeront pour légaliser et renforcer le processus. Celles-ci présupposent un minimum d'ouverture politique, des changements dans la structure administrative ou légale[376]. Trop souvent, le pouvoir public reste partagé en secteurs bien définis qui se dressent comme autant d'obstacles à la mise en œuvre d'une action intégrée et coordonnée avec le secteur privé. Des plate-formes de décision, de gestion et de monitoring interdépartementales paraissent dès lors indispensables.

Il va sans dire que le trajet sera jonché d'obstacles techniques, financiers, juridiques, politiques ou culturels; qu'il sera par conséquent évolutif sur une longue période de temps et, ce, d'autant plus que de nouveaux acteurs seront tentés de se joindre à l'expérience dès lors qu'elle sera concluante.

Dans tous les cas, l'expérimentation de cette forme de planification depuis le courant des années nonante donne de bons résultats. Mais les expériences rapportées n'ont jusqu'à ce jour porté que sur des quartiers, voire des villes de taille moyenne. Il reste donc à définir si la planification structurelle stratégique pourrait embrasser la complexité et la multiplicité des acteurs d'une mégalopole.

[373] LOECKX et al. "Urban trialogue, visions, projects, co-productions", 2004, p. 210
[374] HAMDI, N., "Urban futures, vulnerability and the myth of community", 2007
[375] ALBRECHTS, L., "The planning community reflects on enhancing public involvement", 2002, p. 334
[376] Idem, p. 340

5. EN CONCLUSION

Après avoir identifié et explicité l'origine de trois enjeux majeurs de notre temps – la dégradation de l'environnement, l'accentuation des inégalités sociales et la déqualification des espaces urbains – cette partie du travail voulait en retracer l'historique et expliciter un paradigme présumé apte à y répondre: le développement durable. Bien que ses fondements restent contestés, faute de ne pas vouloir remettre en cause le principe de croissance continue, ce concept demeure, à nos yeux, le seul moyen capable de répondre à la question cruciale: comment sauvegarder nos écosystèmes et promouvoir l'équité sociale? Les deux étant tolérés par les forces du marché bien conscientes des enjeux. Cette situation oblige l'ensemble de la société à revoir radicalement ses modes de consommation et de production et impose d'intégrer dans une même perspective les sphères environnementale, sociale et économique. Mais ces trois forces sont souvent contradictoires, voire opposées. Si un équilibre peut être trouvé, il restera forcément dynamique et fluctuant, chaque variation d'une des composantes influençant les deux autres, tant les interconnections sont nombreuses et complexes. Aussi s'agira-t-il de mieux les cerner et d'inscrire tout remède dans un diagnostic cohérent et global, sans oublier d'évaluer régulièrement les résultats obtenus.

le Bureau Fédéral Belge du Plan a explicité le développement durable suivant cinq principes – la responsabilité commune mais différenciée, la vision à long terme dans le respect de l'équité, l'intégration des composantes, le principe de précaution et l'approche participative. Ils constituent une bonne base de travail pour développer une méthodologie d'intervention où il s'agira, dans une réflexion commune, d'introduire un ensemble de paramètres parfois contradictoires. L'exercice sera par conséquent complexe et ardu. Au vu de la spécificité d'un contexte varié, les implications locales deviennent aussi importantes que les enjeux globaux et rendent la définition de solutions universelles impensable. Dès lors, une variété de chemins est envisageable; à l'ensemble des acteurs de chacun des contextes de les inventer.

Si le concept élaboré par les Nations Unies, il y a vingt ans reste valable, sa dimension spatiale n'a pas été suffisamment intégrée dans l'équation. Celle-ci est pourtant fondamentale car elle est le réceptacle de la plupart des activités humaines. Différentes recherches se sont donc attachées à définir comment réparer ce manquement, partagé entre architecture et urbanisme. Ces deux disciplines sont pour nous indissociables, le développement durable ayant démontré à quel point, local et global étaient interconnectés. Il ne peut donc être question de prétendre à un développement durable régional sans que le cadre bâti qui le compose ne le soit lui-même et vice-versa. L'ensemble des aspects sur lesquels s'appuie l'organisation spatiale de notre cadre de vie doit donc être pris en compte.

Le deuxième objectif de notre réflexion dans cette partie du travail fut de définir ce que pouvaient être une architecture et un urbanisme durables. Pour y arriver, la première s'est d'abord tournée vers le bioclimatisme, les technologies appropriées et le respect du *genius loci.* L'architecture qui se réclame du mouvement durable se décline aujourd'hui suivant trois courants qui parfois se retrouvent à des degrés divers au sein d'une même œuvre: technologique, au risque de les esthétiser, contextuelle par la réconciliation avec son site, et éthique par l'intégration de la dimension sociale, de la santé et du confort. Cette diversité démontre la difficulté d'embrasser tous les domaines en une seule et même démarche. Il s'agira de tirer parti des nouvelles technologies économes en ressources non renouvelables et basées sur des énergies non polluantes, de dialoguer avec les spécificités du lieu, d'utiliser des matériaux sains et durables. Aussi de veiller à organiser l'espace en tenant compte du climat, des déperditions calorifiques et des échanges sociaux, et d'intégrer d'emblée les usagers dans la conception. Invités à adopter de nouveaux modes de vie, il est essentiel qu'ils y prennent une part décisive. Au concepteur d'ouvrir le dialogue tout en présentant le projet et, ensuite, d'introduire les innovations et l'organisation spatiale que la nouvelle approche implique.

La durabilité urbaine, quant à elle, est par essence complexe; elle doit intégrer les trois sphères précitées sur une échelle bien plus vaste. Holistique et spécifique, elle s'inscrit dans un rapport au monde et aux particularités de son milieu. Ses éléments et ses acteurs sont à ce point interconnectés qu'il est difficile d'en appréhender le fonctionnement et encore moins l'impact. Il leur faut faire face, simultanément, à la pollution engendrée par les activités humaines et à la mise en danger des écosystèmes; sans parler de la consommation excessive de terres arables et de dislocation des espaces urbains pour ne plus évoquer le reste... Les technocrates ne peuvent plus, à eux seuls, appréhender une telle complexité. Ici aussi, l'ensemble de la société – communautés, société civile, scientifiques, lobby de tout ordre, secteur privé ou public… – doit pouvoir accéder, et à l'information, et à la prise de décision, et aux actions nécessaires pour y faire face.

La ville étant le lieu de la *civitas*, la participation de tous est donc revendiquée. Mais il existe une gradation dans cette implication, entre information et débat jusqu'à la prise de décision. A ce stade se pose alors la question de la place du pouvoir public et de l'auteur de projet dans le processus. Avec la fin de l'État providence, le rôle du premier est passé de pourvoyeur à celui d'instigateur; position dans laquelle d'aucuns voudraient aussi cantonner le deuxième. Devant la nécessité d'innover et de maîtriser des espaces tant publics que privés toujours plus complexes, il ne fait aucun doute que la responsabilité de l'urbaniste dans l'acte créatif demeure pleine et entière. A lui, d'intégrer l'écoute et le débat dans son intervention, à ne plus travailler 'pour' mais 'avec' la population. Un discours qui renvoie au principe de coproduction, une étape de la planification structurelle stratégique. C'est pourquoi celle-ci fut pressentie comme une méthode pouvant aider à la mise en place d'un développement urbain durable.

Bien que largement oblitérée à l'origine, la dimension spatiale et formelle de la ville durable a depuis fait couler beaucoup d'encre. Commentaires et recommandations portent d'abord sur la question de la concentration urbaine face à l'étalement de la périphérie et aux problèmes liés au transport routier. Ils parlent ensuite de structure et d'articulation spatiale dans le respect des spécificités locales. Si la globalisation conduit à la déqualification et la perte de cohérence spatiale des villes, l'uniformisation culturelle annoncée n'est cependant pas encore de mise. En effet, par son histoire, chaque tissu urbain est le fruit d'une addition d'interventions qui ont progressivement contribué à édifier son identité. Celle-ci, bien que mise à mal, peut encore être préservée, après analyse, de la morphologie locale, grâce à la requalification de l'espace public et de l'intégration sociale. Le développement urbain durable inviterait donc à la résistance et à l'innovation. Résistance face à l'emprise de la voiture et ses corollaires – étalement des villes et emprise des autoroutes sur les paysages – et face aussi à la perte d'identité des lieux ; et à l'innovation pour changer nos modes de produire, consommer et habiter.

Inscrit dans une dynamique où les variables sont nombreuses, l'acte architectural et urbanistique, inscrits dans le cadre de la durabilité, doit être constamment évalué. Le monitoring s'invite ainsi dans leurs principes afin de tirer les leçons des erreurs et d'en corriger les conséquences. Différentes agences s'astreignent donc à développer des outils d'aide à la conception et à l'évaluation des projets. Mais rares sont ceux qui parviennent à intégrer l'ensemble des paramètres à considérer. Certaines méthodes et grilles d'analyse semblent plus prometteuses que d'autres, nous citerons celle du SBSE à l'échelle du bâtiment et celle de Telos à l'échelle de la ville.

La troisième tâche, assignée dans cette partie, était de parcourir l'évolution de certains concepts architecturaux et urbains contemporains. Il s'est d'abord agi de comprendre l'impact de la révolution industrielle sur la ville et l'émergence du courant utopiste qu'elle avait suscitée, puis de saisir l'évolution de l'urbanisme aux USA et de l'impact des idées du mouvement moderne sur la ville et l'habité. Vint ensuite l'étape de reconstruction de l'Europe après la deuxième guerre mondiale et l'éclatement du mouvement moderne. La contestation de ce dernier a enclenché une série de mouvements, animant le débat des dernières décennies du vingtième siècle. Riche également en leçons, l'évolution des concepts urbanistiques des pays du bloc socialiste et des pays émergents, fut après quoi survolée. Cette revue a permis de comprendre l'origine et évolution de certains phénomènes et paradigmes toujours à l'œuvre, à l'exemple de deux courants, l'un centriste, l'autre défenseur de la vie en banlieue, alors qu'un troisième, était partisan du compromis entre ville et campagne.

Cette revue a aussi découvert l'intérêt d'une étude plus approfondie de cinq thèmes jugés pertinents pour la mise en oeuvre d'un urbanisme plus durable à HCMV. Le premier aborda la question de la croissance des mégalopoles qui, d'un point de vue économique, ne devrait pas être freinée, étant bénéfique à bien des égards, à condition d'éviter une trop forte concentration qui conduirait notamment à la congestion des flux, l'explosion des prix du foncier et à la perte d'efficacité du marché du travail. D'un point de vue environnemental et en termes de qualité de vie, une concentration monolithique n'est par ailleurs pas souhaitable, car elle épuise l'écosystème, induit des niveaux de pollution importants, détériorant de ce fait le cadre de vie. Mais l'emprise au sol ne serait pas le seul critère à considérer. D'autres éléments sont aussi importants, comme la taille du marché du travail, l'accessibilité aux différentes fonctions et aux ressources de base, la mobilité et l'accessibilité… facteurs largement influencés par la spécificité du lieu et l'organisation spatiale. La littérature suggère qu'un compromis entre vitesse du transport et niveau de concentration de l'usage du sol soit trouvé au sein de ces mégalopoles pour assurer leur fonctionnement. Enfin, ces deux facteurs confortent l'idée d'un développement de systèmes composés d'une multiplicité de pôles bien reliés entre lesquels des espaces de respiration seraient aménagés.

La gestion de l'extension des périphéries est donc un enjeu important. Si les pays industriels sont affectés par leur éclatement, l'Asie, malgré la densité de ses villes n'est pas à l'abri d'un développement similaire suite aux pressions démographiques qui la caractérisent. Il est donc impératif, là aussi, de

canaliser l'expansion urbaine, sous peine d'emploi abusif des terres agricoles et de l'édification d'espaces urbains sans cohérence, ségrégés socialement et privés des infrastructures et équipements appropriés, à commencer par le transport public. Ici aussi, la mise en place de réseaux polynucléaires cohérents, englobant les villes secondaires entourant ces métropoles, intégrés au sein de réseaux de transport en commun efficaces, présente une alternative séduisante. Pour y arriver, différentes approches ont été tentées, dont la construction de villes satellites ou de ceintures vertes, toutes visant à la concentration urbaine. Le degré de succès de ces interventions a mis en évidence sa dépendance vis-à-vis d'une politique volontariste disposant des moyens financiers, légaux et administratifs pour en assurer la mise en œuvre.

La mobilité fut le deuxième volet envisagé. Aspect essentiel de la durabilité, le transport routier représente près du quart des émissions de gaz à effet de serre dans les pays industrialisés. De ce point de vue aussi l'étalement des villes est perçu négativement car il conforte l'emploi de la voiture. Mais limiter l'usage de cette dernière est une tâche ardue, eu égard à sa place tant symbolique que fonctionnelle dans notre quotidien. Y parvenir implique la mise en place d'une stratégie cohérente conjuguant plusieurs aspects: réorganisation spatiale du territoire, accroissement d'une mobilité en relation avec l'usage du sol et l'accessibilité du réseau, multiplication des modes de transport, de leur efficience et de l'intermodalité. Il s'agit donc de mettre en place une politique intégrée tenant compte de plusieurs facteurs afin que les changements de comportement souhaités soient effectifs. Un tel processus devrait promouvoir une multimodalité dans laquelle la voiture ne serait qu'un vecteur parmi d'autres.

Vint en troisième lieu la gestion du cadre bâti. Faisant écho au vieux débat entre centristes et leurs opposants, le développement durable a remis à l'ordre du jour la ville compacte. Apres avoir étudié ses avantages et ses inconvénients, il apparaît que le débat soit plus subtile et complexe qu'initialement envisagé. La ville compacte n'est pas sans défaut et il n'est pas acquis qu'une population habituée au charme de la campagne acceptera de vivre dans un environnement pollué avec pour seule motivation la réduction de son impact sur l'écosystème. Il n'empêche, les arguments en faveur de la ville compacte restent valables, mais les politiques pour la promouvoir doivent d'être complètes et coordonnées et, au-delà d'un seuil critique de cinq cent mille personnes, le réseau polycentrique intégré devrait être un modèle à suivre. Ce dernier peut se concevoir aussi bien à l'échelle régionale, à l'image de régions métropolitaines étendues, qu'au sein d'une même entité urbaine constituée de plusieurs pôles d'attraction. Ces formes suggèrent une densification autour de centres secondaires, des lieux d'échange de mode de transport et des axes plus nombreux. Ce type de configuration permet de fluidifier les flux, tout en offrant à l'intérieur de la trame, des espaces naturels récréatifs et agricoles.

La densification reste donc d'actualité. A charge des concepteurs de se rappeler qu'elle est d'abord un fait culturel et que les spécificités locales doivent être prises en compte pour en définir le niveau optimal à chaque contexte. Pour être efficiente, elle doit s'inscrire dans une morphologie urbaine privilégiant la mixité sociale et fonctionnelle ainsi que les échanges sociaux. Des quartiers autonomes intégrant une mixité complémentaire, bien fournis en espaces publics de qualité sont dès lors à promouvoir et, pour que l'approche reste socialement équitable, différentes mesures devront être prises, notamment pour limiter la spéculation foncière. La densification des villes des pays industriels s'impose donc alors qu'en Asie les niveaux élevés déjà atteints mériteraient d'être préservés tout en offrant plus de services et d'espaces récréatifs. Cette densification ne passe pas nécessairement par un habitat haut car les typologies basses et denses ont été expérimentées, ici et là, offrant à la population un meilleur rapport à la rue d'un point de vue tant psychologique, socioéconomique que culturel; elles permettent aussi de mieux composer avec les contraintes climatiques et de promouvoir les énergies renouvelables avec des coûts de construction moindres que le logement en hauteur.

La gestion de l'habitat populaire et du bidonville fut le quatrième sujet étudié. Apres avoir souligné les différences dans les formes d'habitats informels, l'étude s'est attachée à retracer l'évolution des mentalités à leur égard, en fonction des avantages et des inconvénients présentés et des outils pour les gérer. Le laisser-faire, l'éradication suivie d'un relogement tantôt en immeubles collectifs tantôt au sein de parcelles viabilisées, enfin la réhabilitation, ont tour à tour été expérimentés. Mis à part le statu quo dommageable tant pour l'environnement que pour les usagers, ces différentes options disposent d'atouts et de limites qu'il convient d'analyser objectivement, sans dogmatisme à leur égard. S'il est vrai que le quartier précaire offre flexibilité d'usage, proximité des emplois et accessibilité financière, il demeure aussi souvent un chancre entravant la croissance de la ville et la réalisation d'infrastructures nécessaires à son développement. Sa réhabilitation tout comme sa démolition peuvent donc être envisagées suivant les cas mais en veillant aux impacts tant socioéconomiques que spatiaux concomitants tant sur le quartier concerné que dans le cadre d'un éventuel relogement. Au-delà de l'apport en infrastructures de base, l'appui aux activités économiques informelles, l'accessibilité,

l'aménagement d'espaces publics, l'intégration morphologique avec les quartiers limitrophes … sont autant d'éléments à inclure dans la démarche. L'intégration des communautés ou de leurs fédérations, dans la conception et la réalisation de tels projets, est également nécessaire. Mais l'implication de ces dernières ne peut faire oublier le rôle de l'État et des professionnels en charge de la gestion du bâti, toute forme de substitution étant dommageable sur le long terme.

Le dernier thème abordé fut celui de la planification. L'approche traditionnelle axée sur des plans directeurs rigides ne pouvant plus répondre à l'évolution rapide et la complexification de la société contemporaine, de nouvelles formes devaient être expérimentées. Privilégiant la coordination d'actions ciblées au sein d'une vision à long terme et le dialogue entre les acteurs, la planification structurelle est apparue pour beaucoup comme un outil approprié pouvant conduire au développement urbain durable. Cette méthodologie, basée sur un processus créatif de coproduction, est animée par un cycle incluant conception, dialogue, action et évaluation. Ne pouvant régler tous les problèmes en même temps, elle établit des priorités d'action nécessitant l'existence de coalitions capables de générer des projets stratégiques aux endroits-clés afin de dynamiser des morceaux de ville dans la perspective de les relier et régénérer l'ensemble. Elle requiert un environnement politique et culturel ouvert au débat et prêt aux changements administratifs et légaux qu'elle réclame.

En guise de synthèse, une ville durable serait, par sa forme et son organisation spatiale, peu polluante, consommerait peu de ressources non renouvelables – eau, terre arable, énergie et matières premières – veillerait à la qualité des écosystèmes tant internes qu'externes, serait économiquement performante, intégrerait les plus pauvres dans son processus de croissance tout en favorisant la mixité sociale et la participation à sa gouvernance. Un tel argumentaire conduit à privilégier la ville compacte, voire les établissements humains polynucléaires, inscrits dans une politique de gestion urbaine et régionale cohérente, intégrant une densité de population proportionnelle à la culture locale et en adéquation avec la capacité du territoire, la mixité sociale et fonctionnelle tant au sein du cadre bâti que dans les quartiers autonomes bien pourvus en équipements et services. La ville durable nécessite une politique de transport public efficace, orientée sur l'accessibilité, la 'multimodalité' et 'l'intermodalité' en relation avec l'usage du sol afin de limiter l'emploi de l'automobile.

De plus, la ville durable s'efforce à la fois de contrôler l'expansion de sa périphérie et de re-qualifier son centre par le dialogue de ses espaces avec la spécificité du lieu afin de leur donner une identité. Ceci passe notamment par la compréhension et l'interprétation des caractéristiques locales, incluant des spécificités typologiques et morphologiques, propres à favoriser l'appropriation, et par l'identification et la restructuration d'espaces publics afin de les rendre cohérents et bien articulés, enfin, par l'intégration et l'échange entre les différentes classes sociales. Un développement urbain durable privilégie l'adaptabilité et la flexibilité tant des bâtiments que des espaces publics pour qu'ils puissent répondre aux changements des besoins et des conditions. Il veille aussi à mettre à disposition des espaces verts et récréatifs interconnectés ou groupés dans et autour de la ville, ainsi que les équipements sociaux nécessaires à la population. L'économie y développée est à la fois reliée au monde et endogène, voire autosuffisante, en ce qui concerne l'agroalimentaire tout au moins, avec pour souci premier l'équité sociale. La promotion de cet ensemble d'éléments pousse à la mise en place de politiques volontaristes, participatives et coordonnées à plusieurs échelons, dont la région, voire même le territoire national, afin de mieux répartir et interconnecter à la fois les concentrations urbaines et les activités humaines.

A la croisée des chemins entre plusieurs disciplines, un tel programme est des plus complexes à mettre en oeuvre, parce qu'il couvre l'ensemble des activités humaines dans le but de préserver les écosystèmes et de réduire la pauvreté. Elle nécessite donc une planification dynamique, participative et visionnaire dont les actions sont régulièrement évaluées, toutes caractéristiques de la planification structurelle stratégique.

Au risque de paraître superficiel, ne faisant qu'effleurer certains des sujets évoqués où notre étude aurait pu se perdre, nous avons choisi de traiter de façon plus complète ceux qui nous interpellaient le plus. A charge d'autres études d'approfondir l'une ou l'autre thématique, notre but étant ici de dresser un inventaire et d'en extraire les éléments qui pourraient nous conduire in fine à la formulation de propositions concrètes pour HCMV. Mais avant d'y parvenir, il nous incombe de vérifier, par l'analyse de cas concrets, la faisabilité de ces propositions.