

**Les Actes**

**FORUM  
DES ECO  
QUARTIERS**



# éditorial

La construction d'une ville plus durable concerne l'ensemble de nos concitoyens.

À contre-courant des colloques qui ont lieu habituellement, le Forum des éco-quartiers de Strasbourg a joué la carte du débat entre experts, professionnels, élus, associations venus de toute la France, de l'Europe et du Canada, et les habitants de tous les quartiers de la ville et des communes proches.

Conçu sur un format ouvert visant à créer un moment d'échanges forts entre tous les acteurs qui font et vivent la ville, le bilan de l'opération démontre que le pari de sortir des sentiers battus s'est avéré pertinent.

Les **10 jours** de l'événement, émaillés de **50 manifestations**, ont offert une diversité étonnante de possibilités pour poursuivre le débat et les réflexions. Parmi les nombreux retours transmis par les participants ou les intervenants, c'est avant tout le format innovant et l'esprit participatif qui semble avoir forgé l'identité tant appréciée et saluée de la manifestation.

Les échanges menés sous formes de conférences, d'ateliers, de pièces de théâtre ou d'expositions notamment ont rappelé l'importance pour chacun de trouver une place pour œuvrer, de concert avec les autres acteurs, à la construction de la ville. La richesse des initiatives présentées par les **260 intervenants mobilisés** démontre combien, au-delà des nécessaires réflexions et performances en matière énergétique, de mobilité, d'urbanisme ou de nature, une ville durable c'est d'abord et avant tout, un ensemble d'espérances, d'attentes, de liens humains qui s'expriment, se partagent et aspirent à se développer. Derrières les murs, aussi performants soient-ils, il nous faut savoir écouter et donner une place à ces envies de vivre et de transformer sa ville.

Ainsi, en réunissant plus de **6 200 participants** sur l'ensemble des manifestations, et près de 1 100 personnes sur les journées plus institutionnelles, la **double dimension nationale et locale** de l'événement démontre combien ces questions mobilisent aujourd'hui et combien il était important d'y associer les habitants.

L'esprit du forum s'est enfin incarné dans la création, à Strasbourg, du réseau national de collectivités œuvrant pour le développement de l'habitat participatif. Pour la première fois en France à cette échelle, ont été réunis au Parlement européen 350 acteurs associatifs, institutionnels et professionnels investis sur la question. En posant ainsi les fondations du développement de synergies entre ces trois catégories d'acteurs, cette journée symbole marque déjà l'histoire de l'habitat participatif en France et contribuera sans doute à son émergence à plus grande échelle et à sa démocratisation.

Les actes du forum sont donc le témoignage de la richesse partagée et créée au cours de ces journées. Nous souhaitons vivement remercier toutes celles et ceux, des organisateurs aux participants qui, pour leur implication, ont permis de faire vivre de manière si active et si passionnée cet indispensable débat de la construction d'une ville plus durable.



crédit : P.Bastien

Jacques Bigot,  
Président de la Communauté  
urbaine de Strasbourg



crédit : E.Loemmel

Roland Ries,  
Maire de Strasbourg

# Format de l'événement

Du 12 au 21 novembre 2010, le territoire de la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) est devenu le lieu d'une grande manifestation dédiée à faire vivre le débat sur la construction d'une ville plus durable.

De nombreux temps forts ont été organisés, sous formes d'ateliers participatifs et de conférences, dans plusieurs quartiers et communes de la CUS. Construits autour d'initiatives ou de projets engagés et faisant sens face aux enjeux locaux et globaux, ces manifestations visaient à porter le débat au plus près du citoyen.

Deux temps forts ont marqué le programme proposé : les Journées Européennes des éco-quartiers et les Rencontres nationales de l'habitat participatif. Reprenant l'essentiel des manifestations, ces actes visent à restituer les expériences qui s'y sont partagées. La majorité des actes est consacrée aux Journées européennes des éco-quartiers ; journées phares de la manifestation, construites sur un format innovant.

Le choix des thèmes des ateliers visait ainsi à aborder, au-delà des nécessaires questions de performances énergétiques et écologiques, tant les dimensions humaines de la ville durable qu'à s'interroger sur l'illusion récurrente de la construction d'une ville idéale.

Chaque atelier, animé sur une journée par un grand témoin, se déclinait en trois temps successifs. Un premier temps était consacré à une présentation plus transversale de la question, sous l'angle tant scientifique que pratique, afin d'apporter un regard complet des enjeux. Un second temps était dédié à la présentation de projets récents ou en cours, portés par une diversité d'acteurs. Un dernier temps de « grands retours d'expériences » visait à bénéficier de l'expérience de projets pionniers, souvent initiés depuis de nombreuses années et qui, de fait, disposent d'un recul important pour enrichir nos réflexions actuelles.

La structure de ces actes reprend ce schéma, sur la base des résumés communiqués par les intervenants. Des actes complets dédiés aux Rencontres nationales de l'habitat participatif sont édités par le collectif d'associations chargé de leur organisation.

# L'éco-quartier de poche

Parce que concevoir un éco-quartier c'est innover, nous avons conçu pour vous le premier **Éco-quartier de poche** !

Éco-conçu localement, en partenariat avec Libre objet, association strasbourgeoise d'insertion, il est riche en matière grise mais pauvre en énergie grise.

L'**Éco-quartier de poche** constitue l'indispensable outil ludique et pédagogique pour expliquer aux plus grands comme aux plus petits les composantes et l'esprit qui animent chacun de nos projets.

Derrière chaque pièce, un symbole libre, objet de nos priorités exprimées au sein du projet d'éco-quartier Danube à Strasbourg :

- une place réduite pour la voiture et une incitation à l'auto-partage concrétisées par une « demi-place » de stationnement par logement seulement,
- des espaces publics libérés pour les bicyclettes et les jeux d'enfants,
- une place pour une nature plus spontanée, sans oublier la faune !
- une vie sociale et des liens renforcés, symbolisés par un « chat partagé », nom du collectif d'habitants strasbourgeois auto-constitué pour exprimer leurs attentes relatives au futur éco-quartier Danube
- une habitante enfin rappelant qu'un éco-quartier c'est avant toutes choses...  
...un nouveau lieu de vie pour tous à inventer ensemble !





L'éco-quartier de poche a été offert à chacun des participants aux Journées Européennes des éco-quartiers. L'objectif était de sortir du traditionnel « porte-documents » offert dans de nombreuses manifestations. L'objectif était de remettre un objet original, symbolique des questions débattues durant le Forum. Conçu par Libre Objet, atelier de réinsertion Strasbourgeois, avec des matériaux pour l'essentiel recyclés et dans une démarche artistique, chaque objet réalisé est donc unique.

# sommaire

## Apprendre

### Les journées d'étude

- Les journées européennes des éco-quartiers ..... p 8  
Les rencontres nationales de l'habitat participatif. .... p 158

## Participer

### Des ateliers participatifs autour des projets urbains

- Conférence Éco-quartier Danube : Présentation et débats  
autour des 3 propositions de projets ..... p 172  
Conférence/débat Les friches industrielles et brassicoles  
témoins du passé pour rebondir sur l'avenir (Schiltigheim) ..... p 174  
Conférence Gestion collective des cœurs d'îlots  
(projet Tanneries à Lingolsheim) ..... p 176  
Café/rencontre Jardins partagés : Comment participer,  
comment mobiliser sur le long terme ? ..... p 178  
Conférence/débat Habiter la nature  
(projet Rives du Bohrie à Ostwald) ..... p 180  
Atelier participatif Les valeurs du territoire du Parc  
naturel urbain à Strasbourg. .... p 184  
Plantations d'automne au jardin partagé S<sup>te</sup>-Madeleine. .... p 186

## Écouter et débattre

### Cafés-débats, conférences, tables rondes, théâtre-forum

- Table ronde Retours d'expérience du Grand Est  
en éco-urbanisme. .... p 188  
Théâtre-forum « La ville de demain... c'est aujourd'hui » ..... p 190  
Conférence Les hauteurs dans la ville  
Jacques Ferrier, architecte ..... p 192  
Table ronde Faut-il continuer à créer des éco-quartiers ? ..... p 194  
Café scientifique Strasbourg et biodiversité ..... p 198  
Café géographique Comment la ville réinvente-t-elle la voiture ? .... p 200  
Stammtisch Nature en ville : Initiatives citoyennes  
ou propositions municipales ? ..... p 202

## Découvrir

### Activités pédagogiques, jeux de rôles

« Confidentiaux d'architecture » ..... p 204

Devenez auto-promoteurs : Jeu de rôle  
pour tester l'habitat participatif. .... p 206

## Regarder · Rêver

### Expositions, manifestations artistiques, projections de film

Exposition Médiathèques = Architectures ..... p 208

Exposition Le retour des herbes folles ..... p 209

Exposition Éco-Quartier Danube : Quel projet urbain ? ..... p 210

Exposition Les éco-quartiers. Pour qui ? Pour quoi ?  
Comment ? ..... p 211

Exposition En travers(ant) le fleuve :  
L'Eurodistrict Strasbourg - Ortenau en 2025 ..... p 212

Exposition Projet écocité Strasbourg-Kehl,  
métropole des Deux-Rives. .... p 213

Installation Chez Nous - Constructions abstraites  
en balles de carton recyclé de Laurent Reynès ..... p 214

Exposition La maquette de l'école de leurs rêves ..... p 218

Lueur (Son et lumière aux entrepôts Seegmuller) ..... p 220

## Visiter

### Visites locales, visites européennes

Visites d'éco-quartiers (Fribourg, Tübingen, Bâle). .... p 222

## STRASBOURG, DU 17 AU 19 NOVEMBRE LES JOURNÉES EUROPÉENNES DES ÉCO-QUARTIERS

Dans le cadre du Forum des éco-quartiers, la Communauté urbaine de Strasbourg a souhaité organiser les Journées européennes des éco-quartiers du 17 au 19 novembre 2010.

Ces trois journées d'étude ont proposé d'approfondir les débats sur la ville durable en mobilisant des expériences pionnières et innovantes, en France et en Europe, et en associant les porteurs de ces projets.

Ces journées étaient destinées à tous les publics locaux et nationaux, qu'ils soient professionnels ou non : collectivités, promoteurs, bailleurs, architectes, habitants, groupes d'autopromotion, associations, conseils de quartier...



### **Construire la ville de demain avec l'ensemble de ses acteurs** page 10

En quoi la manière de concevoir et de réaliser les éco-quartiers influence-t-elle sur leur organisation ? Garantit-elle une meilleure prise en compte du développement durable et une réponse aux attentes des habitants ? Tel a été le sujet de réflexion de cet atelier, qui a étudié le rôle des démarches participatives et partenariales dans la construction des territoires.



### **Nouvelles mobilités dans l'éco-quartier et dans la ville** page 28

L'atelier consacré aux nouvelles mobilités a permis aux participants d'aborder les nouvelles pratiques de mobilités – concrètes ou virtuelles – et leurs incidences dans l'organisation de la ville et dans nos modes de vie.



### **Nouveaux modes de vie dans la ville durable** page 52

Cet atelier s'est intéressé à la prise en compte des nouveaux modes de vie dans les éco-quartiers, mais aussi à leur capacité d'évolution dans le temps. La manière dont les quartiers et les constructions durables peuvent faire de nous des éco-citoyens et créer de nouveaux modes de vie a été une autre porte d'entrée des débats.

**Nature et biodiversité en ville****page 76**

Cet atelier a ouvert le débat sur la place de la nature et de la biodiversité en ville. Sous quelle(s) forme(s) sont-elles présentes et de quelle(s) nature(s) en ville parle-t-on ? Quelles sont les fonctions sociales et écologiques qu'elles peuvent y jouer ? Enfin comment les prendre en compte concrètement dans les projets urbains ?

**Ville désirable et dimension sociale de la ville durable****page 87**

Au cours de cet atelier, les participants se sont interrogés sur ce qui rend la ville (plus) solidaire et désirable pour chacun d'entre nous en fonction de notre culture, de notre âge, etc. « Le bonheur est dans la ville ! », tel a été le point de départ de cet atelier.

**Éco-quartiers, nouvelle illusion de la ville idéale ?****page 111**

Cet atelier a tenté une analyse critique du nouveau modèle urbain que tend à devenir l'éco-quartier. Il s'est interrogé sur les enseignements tirés des utopies urbaines passées et de quartiers « modèles » pour enrichir nos pratiques actuelles.

**Grand atelier sur le thème de l'habitat participatif****page 132**

Le vendredi 19 novembre, journée commune aux Journées européennes des éco-quartiers et aux Rencontres nationales de l'habitat participatif, a porté sur la place de l'habitat participatif dans l'éco-quartier et dans la ville de demain. Durant cette journée co-organisée avec l'association Éco-quartier Strasbourg, associations, professionnels et institutions ont pu débattre ensemble pour la première fois en France à cette échelle, des moyens de promouvoir l'habitat participatif comme une nouvelle forme d'habiter.



## Construire la ville de demain avec l'ensemble de ses acteurs

### Atelier Sensibilisation et connaissances

- Conception et réception par les habitants ..... p 11  
Monique ELEB, sociologue, professeure à l'ENSA Paris-Malaquais
- *La démocratie participative dans les projets d'aménagement*  
Hélène COMBE, déléguée générale à l'Observatoire  
de la décision publique \*

### Atelier Actions

- Partenariat public-privé sur le montage du projet d'éco-quartier  
Grand large à Dunkerque..... p 13  
Sophie MEULLENET, société mixte d'aménagement S3D
- La concertation vue par les aménageurs :  
L'éco-ZAC Gare de Rungis (Paris 13<sup>e</sup>) ..... p 16  
Gilles de MONT-MARIN, directeur délégué à la SEMAPA
- Conseil des enfants de Schiltigheim :  
La participation des enfants à la concertation  
sur les projets urbains ..... p 18  
Joëlle GERBER, Ville de Schiltigheim

### Atelier Retours d'expériences

- Le projet de quartier durable Kronsberg  
à Hanovre (Allemagne) : du montage à la mise en œuvre ..... p 21  
Verena SCHAEFFER, géographe-urbaniste, Université de Lausanne
- Le rôle des associations dans les concertations ..... p 25  
Fabien BRESSAN, association Robins des villes
- Pour une culture du faire ensemble.  
Approches pratiques d'une participation des citoyens  
dans le Vorarlberg (Autriche) ..... p 27  
Manfred HELLRIGL, Directeur du Bureau des questions du futur,  
Land du Vorarlberg

\* résumé non communiqué

## Conception et réception par les habitants et aspect social du développement durable

### Monique ELEB - Grand témoin

Psychologue et docteur en sociologie. Professeur à l'ENSA de Paris-Malaquais, elle y dirige le Laboratoire Architecture Culture et Société, 19<sup>e</sup>/20<sup>e</sup> siècle, UMR/CNRS/MCC. Ses domaines d'enseignement et de recherche portent sur la généalogie de l'habitation, l'analyse de la conception architecturale et la sociologie de l'habitat et des modes de vie. Auteur de nombreuses publications portant sur la socio-histoire de l'habitat et sur la production de l'architecture contemporaine, elle poursuit actuellement une recherche sur l'habitat des quinze dernières années pour le PUCA et ouvre en janvier 2011 une exposition pour l'Ordre des architectes d'Ile de France sur les modes de vie dans le logement collectif de 1945 à nos jours.

Comment l'évolution des mœurs, des sensibilités, de l'art de vivre des habitants se traduit dans l'organisation de l'espace de la vie privée et induit de nouvelles conceptions du confort, de l'hygiène et des rapports entre les hommes, les femmes et les enfants ?

Où en sommes-nous à propos de l'aspect social du développement durable ? Il me semble lié à la prise en compte des phases de la vie, de la succession des passages de la vie, de l'évolution des représentations et des conditions nouvelles des âges de la vie (seul ou en couple, avec ou sans enfant, âgé ou très âgé ...). Ces situations ont depuis longtemps entraîné à rêver que l'habitat suive, s'adapte, que sa surface augmente ou se réduise selon les moments sans qu'on ait à quitter son espace de familiarisation, son quartier, l'école des enfants, ses voisins-amis, ses commerçants. Un espace réversible donc, qui permettrait de ne pas déménager si on est attaché à son quartier, à son voisinage. La question de l'habitat des cohabitants, la présence de plus en plus longue d'enfants adultes dans la maison, celle de personnes âgées devraient être mieux étudiées, et les solutions expérimentées mieux diffusées, en attendant d'en inventer d'autres. Autre question importante pour concevoir des éco-quartiers durables, celle de la mixité fonctionnelle, sociale et typologique. Enfin, une attraction renouvelée pour un rapport à la nature depuis son intérieur, la demande d'un « extérieur intériorisé » ou l'inverse, est patente.

### *Bibliographie*

ELEB, Monique, CHATELET, Anne-Marie. *Urbanité, sociabilité, intimité.*

*Des logements d'aujourd'hui*, Paris : Éditions de l'Epure, 1997.

ELEB, Monique, VIOLEAU, Jean-Louis. *Entre voisins. Dispositif architectural et mixité sociale.* Paris : Édition de l'Epure, 2000.

ELEB, Monique, BENDIMERAD, Sabri. *Vu de l'intérieur. Habiter un immeuble en Ile de France (1945-2010).* Catalogue de l'exposition, Paris : Bookstoring/Ordre des Architectes d'Ile de France, 2011.



photo CUS

## Partenariat public-privé sur le montage du projet d'éco-quartier Grand large à Dunkerque

**Sophie MEULLENET** est chargée d'opération chez S3D - Société mixte d'aménagement

Dunkerque est une « petite » ville maritime de 65 000 habitants, qui s'inscrit dans une Communauté urbaine de 220 000 habitants. L'économie du Dunkerquois reposait sur la grosse industrie, qui disparaît à la fin des années 1980. En 1987, le gouvernement décide de la fermeture des Chantiers de France qui provoque le licenciement de plus de 3 500 salariés du chantier naval et laisse une friche industrielle d'environ 180 hectares en centre-ville. Depuis l'après guerre, Dunkerque souffre d'une rupture d'avec le Port, la fermeture du site de la NORMED sera l'occasion de se poser le problème tant de la reconversion du site que de la reconquête des docks et de la liaison de ceux-ci avec la Ville. Cette fermeture a constitué un traumatisme pour la région, et il a fallu 20 ans pour qu'un projet se concrétise sur le site. En effet, le projet Neptune, né peu après la fermeture, a été stoppé et n'a redémarré qu'au milieu des années 2000. Le projet Grand Large, qui en fait partie, a aujourd'hui abouti et l'on peut observer les résultats de la première tranche de constructions.

Les grands thèmes développés par la collectivité sont :

- la mixité sociale, avec 60 % de produits privés, en accession et en accession sociale à la propriété, et 40 % de locatif,
- la mixité générationnelle assurée par la taille diverse des logements (maisons, immeubles collectifs...),
- la volonté de faire revenir les habitants en centre-ville en créant des logements attractifs comme alternative à l'expansion périphérique,
- la création d'espaces publics fédérateurs comme un grand parc, des jeux, des espaces aménagés par les habitants,
- la création d'activités culturelles et sportives mais aussi de commerces.

Dès 1991, Richard Rogers élabore un « Master Plan » pour la zone Neptune de 180 hectares qui développe le rapport de Dunkerque à la Mer, assure la continuité des espaces et propose un tracé durable. Du fait de procédures urbaines lourdes, cela aboutit à une juxtaposition de projets peu cohérents. De cette étude seront réalisés la liaison entre le Centre-Ville et la Citadelle ou les anciens Chantiers de France par un ensemble de ponts et différents programmes de construction (logements, université, bureaux et services). En 1995, la ZAC du Grand Large est créée pour proposer un grand projet d'habitat cohérent. La collectivité avait le souhait de densifier mais aussi d'assurer la mixité sociale et générationnelle. Elle a fait le choix de se tourner

vers des groupements de promoteurs, de bailleurs sociaux et de commercialisateurs pour prendre en charge l'aménagement de la ZAC. Il a été décidé de travailler sur le projet urbain seulement après avoir sélectionné le groupement, pour déterminer ensemble le projet urbain. Le groupement n'était pas destiné à construire la totalité des 100 logements mais à initier le programme complet d'aménagement en lien avec la collectivité.

Le programme comprenait des équipements et au minimum 1 100 logements pour accueillir toutes les populations. Le groupement choisi s'engageait à répondre aux exigences de la collectivité. Il était constitué du leader français de la promotion, du leader local de la promotion, du leader local de la commercialisation, et de deux bailleurs sociaux. Le groupement et la collectivité ont travaillé sur le projet en collaboration, avant de lancer un concours de maîtrise d'œuvre urbaine et architecturale.

Le concours devait permettre de choisir un maître d'œuvre urbain pour la totalité du projet, qui serait également le maître d'œuvre architectural pour la première tranche de logements (175). Ce montage impliquait deux formes de règlement des coûts de maîtrise d'œuvre : la collectivité porteuse de l'opération et l'aménageur S3D rémunèrent la maîtrise d'œuvre urbaine, le groupement prenant en charge la maîtrise d'œuvre architecturale. Le projet de l'agence Nicolas MICHELIN – Architecte/Urbaniste – est lauréat du concours : le plan guide de l'opération est toujours la référence aujourd'hui. Le projet d'urbanisme de Nicolas MICHELIN développe différents thèmes : densité de construction, espaces partagés, mixité des produits, des populations et des générations, éco-quartier...

Depuis, de nouveaux maîtres d'œuvres architecturaux sont intervenus pour proposer une diversité architecturale, mais aussi des projets associant des entreprises d'insertions, des maisons en autoconstruction...

En parallèle, la modification de la ZAC du Grand Large sera approuvée en 2006 par les services de l'Etat.

L'aménageur, la S3D, a intégré 1 % du capital des SCI de promoteurs du projet Grand Large, de manière à suivre de près leur bilan et répondre à d'éventuelles variations de la charge foncière.

Les habitants ont dès le démarrage été associés à la concertation, via un comité de quartier qui se réunit une fois par mois, et dont les propositions et attentes dans le domaine des équipements, des espaces publics, des logements... ont fait évoluer le projet.

Dans ce projet de partenariat public-privé, la S3D a été le véritable outil d'aménagement de la communauté urbaine. La collectivité a fait des efforts financiers importants pour proposer des prix attractifs en centre-ville, de manière à faire revenir les familles

## La concertation vue par les aménageurs : L'éco-ZAC Gare de Rungis (Paris 13<sup>e</sup>)

**Gilles de MONT-MARIN** est Architecte DPLG. En 1985, date de la création de la SEMAPA, Société d'Économie Mixte d'aménagement de Paris, il intègre la société en tant que Directeur Délégué. Depuis cette date, il assure au sein de la Direction Générale, et pour l'ensemble des opérations confiées par la Ville de Paris à la SEMAPA, des missions d'études et de coordination opérationnelle et de perspectives intégrant toutes les composantes de l'aménagement urbain.

Le programme d'aménagement urbain pour lequel l'organisme aménageur la SEMAPA (Société d'Économie mixte d'aménagement de Paris) a mis en place une procédure ambitieuse de concertation avec les associations, riverains, habitants, usagers, représentants des Conseils de quartier, etc. est le projet de l'Éco-ZAC de la « Gare de Rungis » à Paris 13<sup>e</sup>.

### Présentation du projet

Le projet d'aménagement est conçu par Bruno FORTIER, architecte coordonnateur. Il s'agit de réaliser, sur une ancienne friche ferroviaire et industrielle de 2,5 hectares environ, des programmes qui favorisent la mixité urbaine et sociale (logements, bureaux, équipements publics). L'emprise ferroviaire du chemin de fer de la petite ceinture est préservée dans la perspective d'une possible réutilisation (transport de voyageurs, fret, etc).

### Un contexte favorable à la concertation

La mise en œuvre d'une procédure de concertation efficace doit s'inscrire dans un contexte local et politique favorable.

Une volonté politique forte est nécessaire pour que s'exprime la voix des citoyens. À Paris, nous avons bénéficié de ce contexte avec la mise en place dès 2000 de Conseils de quartiers dans chaque arrondissement de la capitale. Par ailleurs, la Mairie locale (13<sup>e</sup> arrondissement) a initié depuis la même période une politique active de « démocratie participative ».

La conception du projet d'aménagement s'inscrit dans une conception « ouverte, flexible, non figée, ... » du projet urbain. L'architecte coordonnateur et l'aménageur doivent avoir une marge de manœuvre significative pour rechercher l'adhésion des habitants.

Une pratique de la concertation inscrite dans la longue durée garantit une meilleure adhésion des habitants. Le dossier de création de « Gare de Rungis » date de 2004 et, depuis cette date, la concertation est menée sans interruption.

### L'organisation de la concertation

Des dispositions « spécifiques » et « pratiques » doivent être mises en œuvre pour garantir une bonne pratique de la concertation. Celle-ci exige notamment

que les « règles de fonctionnement » soient très précisément définies entre les différents acteurs : élus, aménageur, architecte coordonnateur, associations, citoyens, etc. Un document « règles de fonctionnement » a été mis en place dès janvier 2006 pour le projet « Gare de Rungis ». Il prévoit notamment :

- 2 types de réunions : réunions plénières présidées par les élus, groupes de travail hors présence des élus (prise de parole des associations facilitées).
- Réunions plénières enregistrées et restituées intégralement par écrit par un organisme extérieur indépendant.
- Participation des associations aux jurys d'architecture (voix délibérative).
- « Tribune libre » ouverte aux associations dans la publication trimestrielle de l'aménageur.

Le dispositif mis en place a permis une « expression citoyenne » sur le projet et l'a fait évoluer :

- mise en œuvre d'un « Centre social de quartier » à l'initiative des associations (investissement 1 M€),
- réorientation globale du projet sur le plan des « exigences environnementales » à l'initiative de l'association « les amis de l'Éco-ZAC de la Gare de Rungis » : l'aiguillon vert !

### **Synthèse de l'atelier**

En conclusion nous proposons quelques éléments de réflexion en liaison avec le thème de l'atelier « construire la ville avec l'ensemble des acteurs » qui ne sont évidemment pas transposables tels quels dans d'autres contextes :

- Dans le contexte opérationnel actuel, l'un des rôles de l'aménageur est de « redistribuer » le pouvoir qui lui est donné par son mandant.
- Donner à chaque acteur de l'acte de bâtir sa légitimité : élus, architectes, maîtres d'ouvrage, BET, associations, etc.
- Il faut une volonté politique forte pour permettre la participation des habitants, associations, usagers, etc. et assurer les arbitrages lorsqu'ils sont nécessaires.
- Donner un cadre « formel » au dispositif de la concertation partagé avec l'ensemble des acteurs.
- Une conception « négociée » du projet par l'architecte coordonnateur. La démarche conceptuelle se nourrit des apports et des propositions des partenaires. On privilégiera une démarche qui fédère et sédimente les « savoirs » plutôt qu'elle n'impose et contraint.
- Le citoyen, l'usager, l'habitant est le maître « d'usage » M.U. du projet.

## Conseil des enfants de Schiltigheim : la participation des enfants à la concertation sur les projets urbains

**Joëlle GERBER** est coordinatrice du Conseil Municipal des Enfants de Schiltigheim et coordinatrice du pôle enfance au sein du Service petite enfance, enfance et jeunesse de la Ville de Schiltigheim. Elle milite depuis 15 ans pour la participation des enfants à la vie de la ville dans toutes ses dimensions. À l'écoute de la parole des enfants, elle conçoit des outils pédagogiques adaptés permettant la citoyenneté active des enfants qui dès qu'elle s'exprime, ouvre des horizons résolument nouveaux, porteurs d'espoir et de changement positifs pour nos cités.

Schiltigheim (30 800 habitants) se situe au nord de l'agglomération strasbourgeoise. La ville possède un patrimoine industriel brassicole dense, qui représente un enjeu urbain fort après la fermeture de nombreuses brasseries. Schiltigheim est aussi le berceau de la participation des enfants à la vie de la ville à travers son Conseil municipal des enfants, créé en 1979, qui leur permet de s'atteler à des problématiques propres à la ville. Depuis 1987, le Conseil municipal des enfants est particulièrement impliqué dans l'aménagement d'espaces de jeu, mais l'engagement des enfants dépasse largement ce contexte proche de leurs préoccupations habituelles.

En 2005, est née la volonté politique d'associer les enfants au projet de rénovation urbaine de la friche d'Adelshoffen, après la fermeture de la brasserie, active jusqu'en 2004. La ville a lancé une consultation des habitants et a souhaité s'intéresser à l'avis des plus jeunes à travers le Conseil municipal des enfants, qui a constitué un des six groupes de travail sur le projet, à côté des acteurs des loisirs, de la culture, des sports, des riverains... Ils ont été consultés dans les deux premières phases du projet de rénovation urbaine, qui portaient sur :

- le projet d'aménagement,
- le choix entre deux agences d'urbanisme.

Les enfants n'ont pas forcément la connaissance des problématiques d'urbanisme et de rénovation urbaine, qui ne font pas partie de leur environnement proche. Les outils donnés aux enfants – plans, photographies aériennes – étaient les mêmes que ceux donnés aux autres groupes de travail, si bien qu'ils étaient parfois dépassés par la technicité des documents.

Le travail au sein du CME, avec la coordination du CME mais aussi avec les techniciens et les professionnels, leur a permis de comprendre les documents et de les exploiter pour développer un projet. Il a fallu transposer le projet dans leur univers d'enfants pour éveiller leur imagination.

La friche de la brasserie Adelshoffen se situe sur un axe routier important, la route de Bischwiller, qui traverse la ville du nord au sud. Schiltigheim a la par-



ticularité de ne pas avoir de vrai centre-ville, la fonction de centre étant assurée par Strasbourg. Schiltigheim manque donc de points de repères, et il a été difficile pour les enfants de comprendre les enjeux urbains liés à cette friche.

La contribution des enfants a complété des documents très officiels, avec les autres restitutions des groupes de travail. Ils ont également pris la parole en public pour présenter leur contribution. Leurs propositions ont été publiées et discutées mais les enfants n'ont pas su comment leurs propositions ont été prises en compte dans le processus de décision et la définition finale du projet, alors que cette étape est très importante pour qu'ils comprennent le sens de leur implication. Ils souhaitent être des acteurs des projets et pas seulement des producteurs d'idées.

Dans la seconde phase de consultation – le choix de l'agence d'urbanisme –, les enfants ont été entendus, mais ils n'ont pas participé à la décision elle-même.

Le Ville de Schiltigheim a tiré les enseignements de cette expérience. Un rapprochement entre le politique, le technique et le pédagogique est nécessaire pour mener à bien un tel projet. Ce travail aurait du être anticipé pour mettre à disposition des enfants des outils adaptés à leur niveau de compréhension.

Les points clés pour mener un projet de ce type sont :

- une volonté politique forte,
- l'honnêteté de la démarche,
- fournir aux enfants des outils adaptés à leur niveau de connaissance,
- établir un dialogue entre les enfants, les professionnels, les élus et les techniciens pour les associer pleinement au processus de décision.

Le Conseil municipal des enfants participe actuellement à la réflexion sur le Plan local d'urbanisme. Un atelier d'urbanisme a été créé pour donner aux enfants des outils plus adaptés.

Les enfants ont choisi le symbole de l'arbre de vie pour représenter leur ville. Les racines symbolisent le patrimoine schilikois et le Conseil municipal des enfants, le tronc évoque les transports (alternatifs), et les branches symbolisent la ville en développement. Ils imaginent Schiltigheim dans 20 ans comme une ville solidaire, écologique, où les enfants jouent un rôle important.

## Le projet de quartier durable Kronsberg à Hanovre (Allemagne) : du montage à la mise en œuvre

**Verena SCHÄFFER** est géographe-urbaniste à l'Institut de politiques territoriales et d'environnement humain de l'Université de Lausanne. Elle mène des recherches sur la mise en place des quartiers durables et la gouvernance urbaine. Avant de prendre son travail de chercheuse, elle a travaillé dans un bureau d'Urbanisme et d'aménagement du territoire à Berlin ainsi qu'au Comité des Régions à Bruxelles.

Le quartier durable de Kronsberg est localisé à la lisière de la ville de Hanovre et comprend environ 7500 habitants et 3000 logements. Il a été réalisé principalement dans les années 90 dans le cadre de l'exposition mondiale de Hanovre 2000 avec des exigences écologiques et sociales ambitieuses.

Dans cette présentation, nous étudierons le processus de mise en place du quartier durable modèle Kronsberg à Hanovre : de quelle manière et à quel moment les différents acteurs du secteur public, du secteur privé et de la société civile ont participé au processus, comment ils ont interagi et quels instruments novateurs ils ont employés.

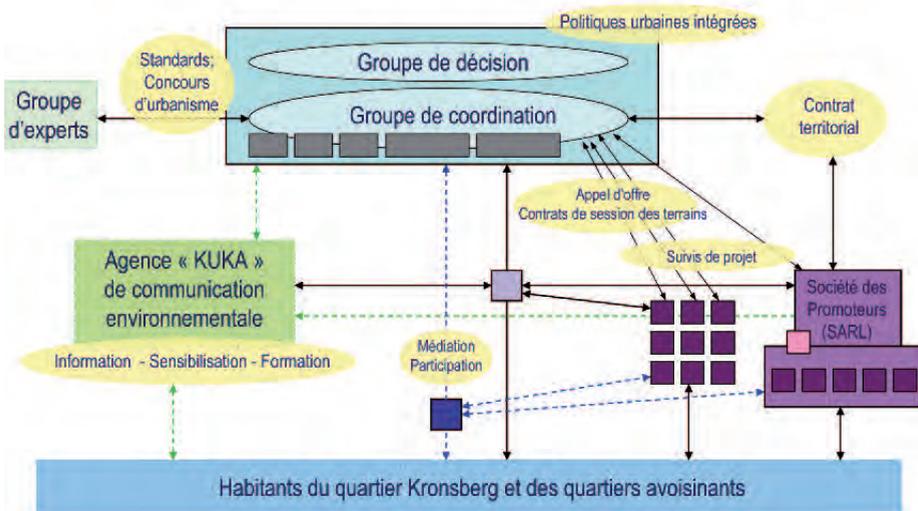
Les acteurs clefs dans le processus de mise en place étaient :

- Les autorités publiques de la ville de Hanovre qui ont collaboré d'une manière novatrice au sein de l'administration publique (Instrument de Integrative Stadtentwicklung) et qui ont collaboré étroitement avec la société IDB ainsi que avec des promoteurs individuels (Instrument de Kooperative Projektentwicklung) ;
- Le coordinateur de quartier, employé par l'administration publique, qui a eu le rôle d'intermédiaire entre tous les acteurs du processus ;
- Le groupement des propriétaires, voire des promoteurs locaux et des coopératives (IDB Société SARL). En se regroupant, ils ont pu s'organiser d'une manière efficace (organisés par leur propre coordinateur), mais aussi mieux travailler avec les autorités publiques et partager les savoirs-faires écologiques et sociaux entre les promoteurs ;
- L'agence de communication environnementale (KuKa) qui a été fondée pour mettre en place l'ambitieux concept de communication environnementale pendant la phase de réalisation (1997-2000), s'adressant aux promoteurs/coopératives, maîtres d'ouvrages, architectes, ouvriers, habitants et visiteurs du projet ;

- Le médiateur (Anwaltsplaner), engagé pour mettre en place la démarche participative pendant la phase de réalisation et qui a eu la fonction de défendre les intérêts des habitants des quartiers avoisinants ainsi que des premiers habitants de Kronsberg depuis leur emménagement en 1998 (Instrument de Anwaltsplanung) ;
- Le centre socioculturel du quartier (Krokus) qui a repris une partie du concept environnemental de la KuKa depuis 2000. De plus, il est en charge de la gestion intégrée du quartier (Vernetzte Stadtteilarbeit), un nouvel instrument qui sert à lier tous les acteurs du quartier (habitants, promoteurs/coopératives, administration publique) et aussi à encourager la mise en place des initiatives locales par les habitants, ainsi qu'à jouer le rôle de médiateur en cas de besoin.

Le projet Kronsberg a montré l'importance de collaborer d'une manière étroite entre tous les partenaires dès le tout début du processus pour gérer la complexité du projet et pour assurer une coordination efficace entre les acteurs. Ceci vise à réduire, voire à éviter des blocages découlant des conflits d'intérêts entre les acteurs, et donc de garantir la faisabilité du projet ainsi que sa qualité.

### Phase de conception et de construction: acteurs et instruments

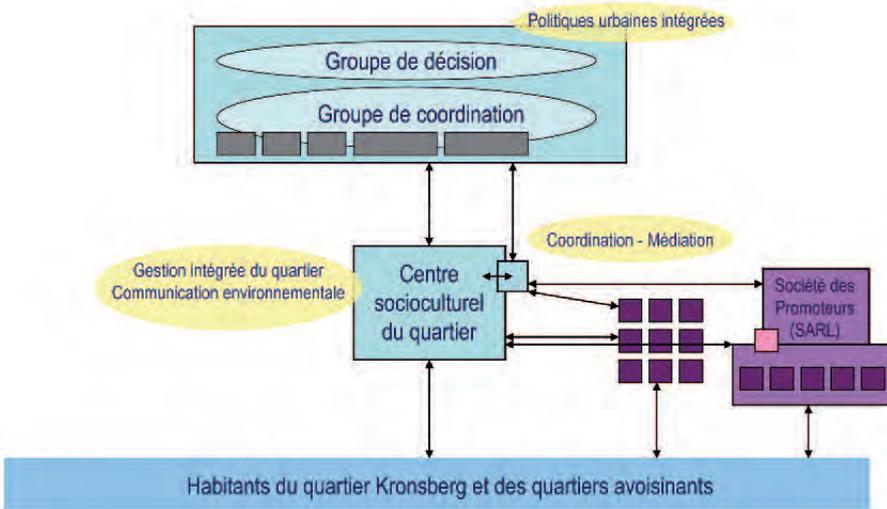


Source: Verena Schaeffer

Le projet a relevé en outre l'importance de mettre en place des processus flexibles et innovants s'adaptant aux conditions cadres, comme la demande en logements, qui n'est pas toujours stable pendant la longue période de réalisation. De plus, il est essentiel d'intégrer des questions concernant la gestion à long terme dans la production du quartier pour garantir sa durabilité et sa qualité (de vie).

Enfin, n'oublions pas que l'objectif principal est d'aboutir à une ville durable. La création de quartiers modèles isolés ne suffit donc certainement pas à y répondre. Il faut plutôt comprendre la production de ces modèles comme processus d'apprentissage pour acquérir des expériences qui peuvent être transposées à d'autres parties de la ville. Dans cette optique, la ville de Hanovre a appliqué de nouveaux instruments et des exigences, élaborés pour le quartier Kronsberg, à d'autres projets urbains.

Phase d'utilisation: acteurs et instruments



Source: Verena Schaeffer

### *Bibliographie*

ARENE (2005): Quartiers durables. Guide d'expériences européennes. Paris.

[http://www.arenidf.org/medias/publications/Quartiers\\_durables\\_Guid.pdf](http://www.arenidf.org/medias/publications/Quartiers_durables_Guid.pdf)

Hannover (2004): Hannover Kronsberg Handbook. Hannover

[http://connectedcities.eu/downloads/showcases/kronsberg\\_hannover\\_handbook.pdf](http://connectedcities.eu/downloads/showcases/kronsberg_hannover_handbook.pdf)

Sibart (2003): Guide du quartier de Hanovre – Kronsberg: Développement, éléments techniques et premier bilan. Hanovre. [http://www.hannover.de/data/download/umwelt\\_bauen/g/Guide\\_du\\_quartier\\_de\\_Hanovre-Kronsberg.pdf](http://www.hannover.de/data/download/umwelt_bauen/g/Guide_du_quartier_de_Hanovre-Kronsberg.pdf)

Résumée / Plaquette sur le quartier Kronsberg (et d'autres quartiers)

[http://www.ecoparc.ch/html/fr/0263a\\_fr.html](http://www.ecoparc.ch/html/fr/0263a_fr.html)

LITZISDORF, Natacha, RUEGG, Jean, SCHÄFFER, Verena. « Quartiers durables en Europe : Enjeux sociaux et processuels », in Urbanisme, n° 371, mars-avril 2010, p. 27-32.

## Le rôle des associations dans les concertations

**Fabien BRESSAN**, titulaire d'une double formation de géographe et d'urbaniste menées à Lyon puis à Genève, travaille depuis près de six ans au sein de l'association Robins des Villes. D'abord spécialisé dans l'élaboration et l'animation de démarches de concertation et de sensibilisation avec les habitants dans des projets d'aménagements urbains, il occupe aujourd'hui des fonctions de coordination et de formation en tant que délégué général de l'association. [www.robinsdesvilles.org](http://www.robinsdesvilles.org)

L'association Robins des Villes a pour objectif d'améliorer le cadre de vie urbain, en proposant un « autre regard sur la ville ». Animée par des architectes, urbanistes, artistes, sociologues, ... et habitants, elle est structurée en 3 pôles d'activités principaux : l'éducation à l'environnement urbain (permettre aux enfants de découvrir l'espace qui les entoure), la sensibilisation au cadre de ville (donner au grand public des clés de lecture sur la ville) et la concertation habitante dans des projets urbains.

Pour Robins des Villes, tout projet incluant une démarche participative nécessite de se poser un ensemble de questions préalables à sa mise en œuvre : Pourquoi veut-on faire de la participation et sur quel objet ? Quelles sont les marges de manœuvre ? Qu'utilise-t-on comme méthodologie et comme outils ? Quels sont les impacts de la participation sur les projets ? À quel moment du projet fait-on participer et avec quel public ? Qui prend la décision finale, la porte et l'applique ?

Plusieurs postulats guident nos actions de concertation :

- reconnaître aux habitants et usagers d'un territoire leur compétence d'expert de l'usage ;
- se placer au plus au niveau de la participation, à savoir la coproduction, afin de faire passer les habitants du rôle de spectateur au rôle d'acteur en devenant une réelle force de propositions ;
- se tourner vers les publics exclus de la participation traditionnelle (souvent appelés les « sans-voix ») ;
- enfin, se placer comme un « facilitateur », 4<sup>e</sup> acteur au centre du triptyque habitants-élus-professionnels.

Il en résulte une méthodologie d'action qui commence par l'élaboration d'un diagnostic partagé des usages pour tendre à la coproduction d'aménagements sur des espaces à enjeu, tout en essayant de s'adapter aux différents contextes territoriaux et de s'enrichir sans cesse de nouveaux outils. Des temps de restitution sont également proposés tout au long de la démarche afin de rendre compte continuellement des avancées des projets.

Cette approche a pour conséquences positives une amélioration technique des projets, qui répondent ainsi mieux aux attentes directes des futurs usagers. Associer les citoyens en facilite également l'appropriation, donc leur animation, leur respect et leur gestion.

Par ailleurs, ces démarches permettent la rencontre de l'Autre, le partage et l'échange entre différents acteurs, la reconnaissance de la valeur de la parole de chacun et ainsi la déconstruction de certaines représentations souvent négatives.

Néanmoins, certains points sont encore à améliorer. Beaucoup de démarches dites de participation ne sont en fait qu'un affichage de façade, dans lesquelles concertation est confondue avec communication, les habitants ne devenant que des « faire valoir » à des projets déjà décidés. Lutter pour une reconnaissance et une multiplication de réelles évaluations qualitatives serait certainement un moyen efficace d'éviter ce genre d'écueils encore trop fréquents.

## Pour une nouvelle culture du faire ensemble. Approches pratiques d'une participation des citoyens dans le Vorarlberg (Autriche)

**Manfred Hellrigl** est directeur du Bureau des questions du futur (Administration du gouvernement du Land de Vorarlberg) depuis 1999. Auparavant, il a occupé les fonctions de directeur du Service d'informations environnementales du Vorarlberg (1992 – 1999). Il a étudié les sciences politiques, le journalisme et les sciences de la communication à l'Université de Salzburg (1983 – 1989), et est titulaire d'un doctorat depuis 1989 (Thème : Paradigmes et changement de paradigmes dans l'économie de l'électricité, comparaison États-Unis / Salzburg).

Nous faisons face à de nombreuses et grandes exigences sur le plan sociopolitique. Le problème du développement durable est notamment particulièrement instrumentalisé. En tant qu'occidentaux, nous sommes réputés pour notre consommation excessive d'énergie et de ressources naturelles. Ce problème est connu depuis de nombreuses décennies. Toutefois, peu de changements ont vu le jour. Le développement durable ne constitue sans doute pas un problème technique, mais bien politique : celui qui met en œuvre une politique de développement durable encourt le risque de ne pas être réélu. Finalement, notre système politique est-il compatible avec un développement durable ? L'une des raisons pour laquelle une politique de développement durable est si difficile à mettre en œuvre peut résider dans le fait que les citoyens sont en grande partie exclus du système politique et qu'ils sont avant tout considérés par la politique et les administrations comme des clients. Cela favorise un comportement passif et de fortes attentes chez les citoyens, et cela constitue un obstacle au développement d'un sentiment de responsabilité. Comment peut-on cependant parvenir à ce que les citoyens s'engagent en faveur du développement durable ?

Dans le Vorarlberg, depuis la fin des années 1990, le Bureau des questions du futur expérimente l'auto-organisation. Dans le cadre de processus ouverts, les citoyens sont encouragés à endosser la responsabilité de la qualité de la vie locale et à y contribuer de manière personnelle. Les résultats sont impressionnants : le prix européen du renouveau villageois a été décerné à la commune de Langenegg, ainsi qu'à la vallée du Grosse Walsertal en récompense de leurs efforts. Le projet « Kinder in die Mitte » (Les enfants au centre) se base essentiellement sur des recommandations élaborées par des citoyennes et des citoyens. Les Conseils Civiques (BürgerInnen-Räte) forment l'exemple le plus récent. Un groupe composé de douze citoyens sélectionnés de manière aléatoire rédige une déclaration politique, qui donne ensuite lieu à un débat public.

Le fait de favoriser une participation plus forte des citoyens et une auto-organisation politique équivaut à un changement de paradigme. Cependant, ce changement de paradigme est inévitable. Nous avons besoin d'une nouvelle culture du « vivre ensemble » pour que les citoyens s'intéressent au développement durable.



## Nouvelles mobilités dans l'écoquartier et dans la ville

### Atelier Sensibilisation et connaissances

- Nouvelles mobilités et ville durable ..... p 29  
Bruno MARZLOFF, sociologue, Groupe Chronos
- Intégrer les mobilités dans les projets urbains ..... p 33  
Christian DEVILLERS, urbaniste

### Atelier Actions

- Plan piétons de la ville de Genève (Suisse) ..... p 36  
Marie-José WIEDMER-DOZIO, cheffe du service Urbanisme de la ville de Genève
- Technologies de l'information et de la communication et nouvelles mobilités. .... p 38  
Hugues AUBIN, chargé de mission TIC à la Ville de Rennes
- Mutualisation des stationnements ..... p 42  
Eric GANTELET, bureau d'étude SARECO

### Atelier Retours d'expériences

- Strasbourg, ville des mobilités. .... p 44  
Alfred PETER, paysagiste
- Mobilité et organisation des quartiers : Hammerby Sjöstad à Stockholm (Suède) ..... p 46  
Stellan Fryxell, architecte urbaniste
- La mobilité écologique de demain : exemples allemands. .... p 48  
Thierry CASETOU, Innovation Academy e.V.

## Nouvelles mobilités et ville durable L'étau du malthusianisme

### **Bruno Marzloff - Grand témoin**

Sociologue, il dirige le cabinet de prospective et d'innovation urbaine Media Mundi depuis 1993, et anime depuis 1998 le Groupe Chronos, laboratoire des mobilités urbaines innovantes.

Il est l'auteur de "Mobilités. Trajectoires fluides" Certu/L'aube 2006, "Le 5<sup>e</sup> écran. Les médias urbains dans la ville 2.0" FYP 2009. "Pour une mobilité libre et durable", avec Daniel Kaplan, FYP, 2009

[www.groupechronos.org](http://www.groupechronos.org)

L'extension du périmètre de la ville joue comme un facteur exponentiel de l'augmentation des déplacements. Or, « les villes s'étendent plus vite que leur population », rappelle Stellan Fryxell, architecte-urbaniste suédois, qui évoque le célèbre quartier Hammerby à Stockholm, visité par la terre entière. Il ajoute, « plus la ville croît, plus la place que revendique la voiture est proportionnellement conséquente ».

Dans ce contexte, les mobilités physiques deviennent des variables d'ajustement entre les formes de la ville et les modes de vie. Les transports publics reçoivent de leur côté l'injonction de régler les problèmes : traiter le jeu des échelles territoriales que traversent les usagers, relier les azimuts éparpillés du quotidien, assurer illico l'allongement du trajet domicile-travail, etc. Au final, le transport – même enrichi du transport public – se trouve souvent à bout de souffle dans les grandes agglomérations.

Retour dans ce dossier sur les enseignements et analyses de l'atelier Nouvelles mobilités dans la ville du Forum des éco-quartiers, Strasbourg, Novembre 2010.

### **À bout de souffle**

Paradoxe dans cette assemblée d'urbanistes réunie autour de la thématique des villes durables, le transport public – bouée de secours de la mobilité urbaine – est attaqué. Il reproduit, dit un architecte, les mêmes errements que la voiture. Les bus à haut niveau de service (BHNS) et les tramways sont victimes de leur succès, taillant des tranchées dans la ville et alimentant la croissance de flux. Quand on le lui demande, le transport public participe lui aussi de l'extension territoriale de la ville. Mais comment peut-il continuer à garantir à la ville sa continuité territoriale sans éroder l'urbain ? Comment peut-il satis-

faire le parcours de ses voyageurs sans les embarquer dans d'insoutenables voyages, jalonnés de correspondances plus ou moins sûres ? La fuite en avant des mobilités, en termes de distances parcourues et de complexités, n'est plus à la mesure des réponses classiques de l'offre de transport. Ce n'est plus seulement la question du transporteur et des autorités de transport. C'est aussi la question de la ville.

Ce constat d'une difficile adéquation des offres de transport aux tuyaux de la ville a traversé l'atelier "Nouvelles mobilités dans la ville". Cette journée du Forum des éco-quartiers de Strasbourg a vu se croiser les regards d'urbanistes, d'architectes, de paysagistes, de technologues et de spécialistes des mobilités à propos de sites français et étrangers (Suède, Allemagne, Suisse). Se défendant tous d'une idéologie anti-voiture, chacun n'en appelait pas moins à des formes diverses de réduction de l'automobile dans la ville, à la maîtrise de son stationnement et à des coexistences entre les modes pour se rapprocher d'une ville vivable.

### **Trois scénarios se dégagent des cas et analyses présentés.**

#### **Scénario 1**

La ville sans fin et la mobilité au fil de l'eau

Dans le premier, la ville s'étend dans ses périphéries, générant un écart que les transports ne rattrapent jamais totalement. Le solde insatisfait est le prétexte d'un accroissement légitime de l'offre qui fait perdurer la logique inflationniste. C'est le raisonnement qui préside aux plans titanesques du métro automatique du Grand Paris. C'est un rattrapage nécessaire, dit-on. Certes, mais c'est remettre encore du charbon dans la chaudière, tandis que la machine continue de s'emballer.

#### **Scénario 2**

La ville dense et maillée et la mobilité raisonnée

Inversons le point de vue : peut-on définir le terme de cette croissance ?

C'est du moins l'analyse de ceux qui participent du second scénario. Ainsi, Fribourg comme Hammerby, Québec ou Genève tentent de stabiliser – jusque dans les textes politiques – le périmètre de la ville. Densification et intensification deviennent la stratégie. Ce qui suppose de gagner de la place sur la voiture. La première marche réside dans une meilleure allocation espace-temps d'un même parc automobile. Par exemple, à travers des évolutions du stationnement – en souterrain, mutualisé, avec des tarifs plus élevés ou en yield management (le tarif varie en fonction du remplissage). On arrive donc

dans ce scénario à autant de voitures mais avec une meilleure occupation de l'espace.

Déjà, des mesures coercitives augmentent le ticket d'entrée de la voiture en ville, voire aboutissent à des interdictions dans certaines occurrences. Des mesures drastiques deviennent légitimes comme le péage urbain. On monte d'un cran : autant de voyages automobiles mais avec un parc réduit. En complément, les mobilités actives – marche et vélo – voient leur place croître, avec des limites dit-on à Fribourg, où leur progression stagne. Sans doute faut-il chercher un nouveau souffle.

Dans ce scénario d'intensification, l'urbanisme est contenu dans les frontières de la ville existante. On traite alors finement les échelles de mobilité, entre la lenteur de l'urbanisme de proximité des quartiers et la vitesse reliant le puzzle des territoires urbains démembrés. Des centralités multiples font office de points de maille.

C'est une démonstration – faite sur Reims et ses périphéries – de l'architecte-urbaniste Christian Devillers ; comment faire plus dans le même espace. Il n'empêche que, même à Fribourg – raconte Thierry Casetou de Innovation Academy e.V. – qui contient son périmètre de bâti, les déplacements continueront de croître de 8 % d'ici 2020. C'est certes peu au regard d'autres villes, mais comment absorber cette augmentation dans les mêmes tuyaux ?

### Scénario 3

La ville à courte portée pour une mobilité choisie

Le dernier scénario retient également l'idée de contenir au mieux l'extension immobilière en périphérie, mais s'attaque de front au volume des déplacements. C'est le scénario de la ville à courte portée. Pourquoi les ménages genevois sont-ils encore 64% à détenir au moins une voiture (48 % à Paris) quand la ville se traverse à pied sans grande difficulté et que l'offre de transport public est abondante. « On peut même aller à pied à l'aéroport », affirme la responsable du service urbanisme de Genève, Marie-José Wiedmer-Dozio.

Cet urbanisme qui allie astucieusement le proche et le lointain, c'est le vœu de citoyens qui ont hâte de retrouver des rues pacifiées, a-t-on entendu. C'est aussi la ville de la lenteur et le retour de la marche et du vélo. C'est encore la ville du quotidien à distance qu'ouvrent internet, le mobile et le numérique urbain, raconte Hugues Aubin, chargé de mission TIC de Rennes. De son discours convaincu et foisonnant, on retient l'idée qu'un « continuum relationnel » se substitue en partie à des déplacements contraints et enrichit l'urbanité, avec ses apports de sociabilités.

**Pêcher des idées au confessionnal**

Mais pour certains, les deux derniers scénarios relèvent du malthusianisme, voire d'une décroissance insupportable. La mobilité ne serait pas négociable. Nous voilà pris dans l'étau démobilité versus liberté. Et si on en s'en sortait en forgeant un imaginaire de la ville désirable ? Et si on faisait un distinguo entre mobilité obligée et mobilité choisie ? Ce serait au moins un pied à l'étrier d'une mobilité apaisée. Les pistes ne manquent pas. Le Forum a d'ailleurs imaginé des "confidentiels d'architecture"; idée joyeuse et iconoclaste que le Forum de la Communauté urbaine de Strasbourg a mis en œuvre dans son vaste programme une semaine durant ; ceux qui ont des rêves les épanchent dans l'oreille d'un jeune architecte qui va dessiner des fantasmes de ville murmurés au travers des grilles d'un confessionnal. Peut-être est-ce là aussi que surgira un nouvel imaginaire de la ville, car – et cela a été dit en forum – il n'est pas question de laisser la ville aux techniciens.

## Intégrer les mobilités dans les projets urbains

**Christian DEVILLERS** est architecte et urbaniste, il a été chercheur et enseignant. Il dirige une agence de 50 personnes, Devillers et associés, constituée d'architectes d'urbaniste, de paysagistes et d'ingénieurs... dont les projets ont été primés dans le cadre du concours éco-cité (Rennes) et écoquartiers (de Bonne à Grenoble, Ginko à Bordeaux, Danube à Strasbourg...). L'agence mène plusieurs projets urbains liés aux questions de mobilités.

La question des mobilités dans les projets urbains doit être traitée à plusieurs échelles. En effet, il n'y a pas une mais plusieurs mobilités (choisies, subies...) comme il existe plusieurs échelles de mobilités qui doivent être mises en relations avec les échelles de proximité et avec les modes de déplacement. La question en matière d'urbanisme, c'est d'articuler les mobilités et les proximités, comme l'a bien montré l'urbaniste Marc Wiel.

### **Le grand territoire : Articuler mobilités et proximités**

À l'échelle du grand territoire, l'articulation entre mobilités et proximités définit le projet et les espaces urbains.

Dans l'agglomération de Reims, l'agence a proposé deux éléments structurant pour réduire l'utilisation de la voiture dans la cadre du projet Reims 2020 :

- une métropole ponctuée avec des haltes ferroviaires plus nombreuses et un mix entre transports inter-villes et entre quartiers ;
- à la rocade intérieure a été substituée une série d'anneaux concentriques qui permettent d'éviter le centre-ville, avec l'idée de la piétonner, et un système de transport urbain qui maille la ville, relié à des parkings relais.

Le projet Rennes Viasilva 2010 prévoit la construction d'ici 30 à 40 ans sur Cesson-Sévigné, ville de l'agglomération rennaise, d'un quartier de 600 ha pour 50 000 habitants et 20 000 emplois, une ville dans la ville. La question des centralités a été placée au cœur de ce futur quartier, qui comprendra 6 centres de quartier et trois noyaux d'équipements. Ce quartier est original dans son articulation entre mobilités et proximités, puisque la forme de la ville ne sera pas donnée par les rues mais par des corridors écologiques et des zones humides<sup>1</sup>. 4 voies de grande capacité assureront la traversée du quartier, complétées par deux voies structurantes destinées aux relations entre les quartiers, qui recevront le métro et les espaces publics structurants. Le projet prévoit en outre la prolongation de la ligne de métro et la création de 4 lignes de BHNS. Ces aspects s'accompagnent de la création d'un pôle multimodal au Champ blanc, une petite centralité.

L'hypothèse de départ du pôle d'Orly-Rungis Senia était de construire un des centres de l'agglomération francilienne de demain pour créer de nouvelles proximités.

Le projet, qui implique de grands opérateurs économiques et financiers, s'inscrit dans un territoire très fragmenté par des infrastructures. Il consiste à créer un réseau urbain de tous les types de circulation de façon à recoller les morceaux de la ville et à terme de créer là un équivalent de La Défense : un pôle de développement puissant au sud de Paris.

Le projet comprend la reconstruction du centre commercial Belle-Epine au-dessus de la gare et la création d'un grand pôle multimodal de transports en commun ...

### **Infrastructures : Des supports de projets urbains**

La création d'infrastructures s'accompagne souvent de projets urbains, plaçant les mobilités au cœur du développement urbain.

Le boulevard sud à Saint-Denis de la Réunion se situe entre la ville et la montagne. Le boulevard sud, long de 10 km, est une grosse infrastructure qui reçoit 55 000 véhicules par jour. La ville, créée par petits morceaux, trouve dans ce boulevard paysagé le seul élément fédérateur en termes d'espaces publics, avec des jardins, des places... Un tram-train est également en cours de réalisation sur le boulevard, complétant l'offre de transports publics.

Le Téor est un réseau de transport en site propre à guidage optique destiné à désenclaver le grand ensemble de la Grand'Mare, sur les Hauts de Rouen. Des parkings, des terrains vagues, des espaces de circulation ont été transformé en lieu urbain fédérateur.

L'autoroute L2 nord, voie de contournement de Marseille, prolonge la L2 est qui reste à terminer et rejoint l'A7. Le tracé actuel des grandes voies de circulation traverse les quartiers nord, non desservis par les transports en commun. Le projet de la L2 nord consistait donc à créer une autoroute au service de la ville, levier de renouvellement urbain. Il repose sur la mise en souterrain de la partie centrale de l'autoroute pour mettre en place des projets en surface : espaces verts, transports en commun, tramway...

**Éco-quartiers : repenser la mobilité à l'échelle du quartier**

Écoquartier Strasbourg Danube : une politique de mobilité ambitieuse à l'échelle du quartier

L'agence Devillers a dirigé le groupement monté pour le projet de l'Écoquartier Danube, situé sur une ancienne friche industrielle. Ce futur quartier sera mixte comprenant des logements, des activités, des équipements... et une mixité morphologique. Le montage de ce projet a permis de réfléchir aux mobilités à l'échelle du quartier, alors que les études portent en général sur les macro-mobilités.

Le projet devait répondre à un cahier des charges précis en termes de mobilité, établi par la Ville de Strasbourg, comprenant notamment une seule place de stationnement pour deux logements. Pour limiter encore la place de la voiture dans le quartier, l'agence a proposé un urbanisme des proximités favorisant des mobilités désirables (y compris individuelles).

L'étude des micro-mobilités menée par la COTEBA, qui repose sur un calcul des besoins réels en parking à partir des activités et logements, montre que grâce à la mutualisation, on va pouvoir réduire de 50 % les besoins en stationnement<sup>2</sup>, ce qui permet de réduire le coût de construction sans empêcher les gens d'avoir une voiture.

Le projet d'éco-quartier prévoit également un opérateur unique pour informer les utilisateurs des places disponibles dans chaque parking, les orienter et proposer une tarification adaptée en fonction des usages. Les parkings sont situés en périphérie pour éviter les déplacements à l'intérieur du quartier. De plus, le projet comprend la création d'une zone de rencontre dans laquelle la vitesse est limitée à 20 km/h, avec priorité aux piétons, des écluses, des sens de circulation qui évitent le transit, un stationnement sur voirie limité, des arrêts minute bien situés. Ce dispositif sera complété par une offre de moyens partagés avec Auto'trement et Vel'hop. Le quartier offrira des bouquets de service et des maisons accueillantes pour les vélos.

D'après les études, grâce à ces différents éléments, très peu de véhicules circuleront dans le quartier en heures creuses et peu en heures pleines. Pour que ces principes soient tenus, une charte des usages partagés doit être établie avec l'aménageur et la ville.

<sup>1</sup> Un réseau de parcs structure la ville et relie le bassin de la Vilaine au sud et la forêt de Rennes au nord. Le réseau vert permet d'être à 10 minutes des services et de la campagne.

<sup>2</sup> Avec 650 logements, 1560 habitants, soit 2,4 habitants/logement, et un taux de motorisation faible (200 véhicules pour 1000 habitants) préconisé pour atteindre les objectifs de mobilité du site, on a calculé que 310 places pour les résidents suffisaient. Avec 15 000 m<sup>2</sup> d'activité (bureaux commerces, équipements), on estime le besoin en stationnement à 210 pour les migrants (usagers permanents) et 260 pour les visiteurs ponctuels. Grâce à la mutualisation du stationnement, on ne construira que 415 places de parking, dont 215 seront mutualisées.

## Plan piétons de la ville de Genève (Suisse)

**Marie-José WIEDMER-DOZIO** est chef du Service d'urbanisme de la Ville de Genève. <http://www.ville-geneve.ch/themes/mobilite/pieton/>

Entre 1960 et 1980, Genève laissa l'automobile accaparer son domaine public, au point que les modes de déplacements non-motorisés, qui sont la base stable de la vie urbaine, furent progressivement dévalorisés. Face à ce constat et au fait que la santé des citoyens se dégradait parallèlement, la protection de l'environnement et le renforcement de la qualité de vie en milieu urbain prirent dans les années 90 une place prépondérante dans le domaine de l'aménagement. Ainsi, les questions liées à l'amélioration des conditions de déplacement par des modes doux sont aujourd'hui au cœur des préoccupations genevoises et une nouvelle répartition modale en faveur des déplacements non motorisés est en train de se dessiner sur tout le territoire de la Ville de Genève. À cet effet, le Plan directeur deux-roues et le Plan directeur des chemins piétons adopté par le Conseil municipal et le Conseil d'État respectivement en novembre 2001 et le 13 décembre 2004 guident la mise en œuvre de la mobilité durable dans la cité.

La Ville de Genève s'est ainsi dotée d'un instrument de planification en faveur des piétons, qui coordonne les aspects légaux, techniques, administratifs et financiers. Il stimule auprès des acteurs et usagers du domaine public un nouvel état d'esprit, fondé sur la volonté de favoriser les conditions de santé du citoyen en milieu urbain, d'anticiper sur les carences de sécurité du domaine public à l'égard des piétons, de garantir pour une bonne décennie des mesures concrètes sur le territoire communal, de réaliser des solutions originales pour expérimenter et rassurer les milieux sceptiques ainsi que de créer une dynamique de sensibilisation.

Le plan directeur des chemins pour piétons comprend cinq volets d'actions : encourager la promenade, valoriser des lieux, des places par quartier, faciliter les mouvements piétons, éliminer les obstacles aux piétons, modérer le trafic à l'échelle des quartiers. Ce Plan s'inscrit dans une volonté de dénoncer les aménagements qui obéissent à des logiques techniques pures répondant aux besoins fonctionnels des déplacements motorisés, qui par strates indépendantes les unes des autres, débouchent sur des contradictions d'usages, des espaces vides de sens déconnectés des conditions socio-sanitaires des citoyens. Lauréat de trois concours à l'échelle nationale, ce plan a permis de mettre en valeur 70 km de promenades et d'effectuer une bonne partie des interventions prioritaires répertoriées. Mais le résultat le plus représentatif réside dans l'augmentation de la part modale en faveur des déplacements doux (49 % contre 17 % en transports

publics et 28 % en véhicules motorisés), grâce au fait que les déplacements à pied ont suivi la plus grande progression passant de 29 % à 36 % en cinq ans. Aujourd'hui, plusieurs autres champs d'actions du Plan Piétons sont en cours d'étude par le biais de la révision du plan directeur des chemins pour piétons, dont les objectifs sont : renforcer les mesures en faveur des déplacements des personnes à mobilité réduite, créer une Voie Verte d'agglomération de 22 km qui rejoindra Annemasse (Haute-Savoie) à Saint-Genis-Pouilly (Ain) tout en traversant 9 communes suisses, dont la Ville de Genève, aménager 200 rues piétonnes en une décennie, améliorer l'accessibilité des terrains de sports à pied et à vélo, éditer une collection de dépliants de sensibilisation destinés aux écoliers sous la forme d'un « Petit Plan Piétons », etc.

Siège de nombreuses organisations internationales, Genève poursuit ses actions engagées depuis 1996 et se réjouit que d'autres villes emboîtent le pas pour promouvoir avec elle des mécanismes et des instruments capables d'encourager l'émergence de potentialités d'aménagement et de développement, qui intègrent tous les acteurs concernés et favorisent l'apprentissage progressif d'un nouvel état d'esprit en faveur de la mobilité durable.

## Technologies de l'information et de la communication et nouvelles mobilités La ville mixte ou hybride

**Hugues AUBIN** est chargé de mission aux Technologies de l'information et de la communication à la ville de Rennes et à Rennes Métropole. Actif depuis plus de 10 ans dans les réseaux de veille et d'expérimentation d'usage dans les territoires publics il est également co-fondateur des Etés tic de Bretagne, des Rencontres du Net Public Breton et des Rencontres nationales de la communication publique et des technologies nouvelles.

Le secteur public s'est jusque là saisi de l'enjeu des services développés au travers du numérique sur les territoires sous les deux angles combinés des infrastructures techniques de communication et des services publics en ligne. Légitime, cette approche est néanmoins insuffisante au regard de l'irruption de nouveaux signes immatériels et socialisés dans l'espace de la ville. Un espace qui peut être qualifié d'hybride.

La dimension tangible du territoire (mur, trottoir, rue) fait partie de cet espace hybride qu'est aujourd'hui la ville, à côté d'une nouvelle dimension bousculant les jeux d'acteurs. Une dimension qui pèse dans la prise de décision et la capacité d'action et de réaction in situ des gens (représentation du territoire, regroupements, recherches d'emplois...). Cette dimension stratégique correspond aux contenus numériques échangés, géolocalisés et socialisés sur le territoire par les gens qui y habitent ou y passent. À ce jour les projets d'urbanisme, pourtant fondés sur des objectifs de partage et de vivre ensemble dans l'espace, n'intègrent que la dimension physique (et les signes et symboles physiques), alors que les éditeurs privés investissent la dimension numérique « hyperlocale » des villes.

### La ville mixte ou hybride

Parler de ville mixte ou hybride, implique une remise en questions de deux concepts : le virtuel et le réel. La définition du virtuel mise en ligne sur Wikipedia est la suivante : « Virtuel est un adjectif utilisé pour désigner ce qui est seulement en puissance, sans effet actuel. On utilise souvent cet adjectif pour désigner ce qui se passe dans un ordinateur ou sur Internet, c'est-à-dire dans un monde "numérique" par opposition au "monde physique" ». Le « virtuel » fait partie du vocabulaire du monde numérique par opposition au monde physique. S'il a un effet sur l'action, faut-il vraiment opposer monde numérique et monde physique ? Le réel se définit ainsi : « Le mot réalité (du latin res, la chose) désigne le caractère de ce qui existe effectivement, par opposition à ce qui est imaginé, rêvé ou fictif ». La ville est un territoire de vie, de rencontres, de fonctions, et une expérience partagée résultat de représentations, de systèmes de signes, d'émotions et d'interactions. On peut se demander quelle est la réalité de la ville, dans la mesure où elle est la ville vécue, ou plutôt les villes vécues

et où elles se donnent aujourd'hui massivement à voir dans les expressions des habitants au travers de l'internet.

Les représentations de la ville – celle de tribus, d'individus mobiles entre différents groupes –, associées à des outils numériques permettant de géolocaliser les contenus, offrent la possibilité de partager des visions de la ville construites et structurées (cartes thématiques et socialisées, utilisées dans la rue avec les mobiles...). Ces outils que sont l'internet et l'internet mobile, les « objets bavards », organisent et même désorganisent des contenus médias socialisés émis par des éditeurs, les autorités, et surtout les personnes. Les contenus et services « on the air » influent sur la capacité de décision des gens qui marchent, qui roulent, qui circulent sur le territoire. Ces contenus, transformés en services de mise en relation se croisent avec l'agrégation en tribus (les réseaux sociaux), et avec une adaptation « au vol », ici et maintenant, au contexte.

### **La contextualisation à la volée**

Avant, les outils numériques étaient utilisés de manière asynchrone dans la communication. Aujourd'hui, ils s'adaptent au contexte en proposant des informations et des services. La question de fond est de savoir si l'on est présent en tant que territoire public, dans la rue, pour un usager qui y lit d'autres signes que ceux qui sont physiquement imprimés sur les enseignes, les panneaux, les affiches. Et si l'on est capable de proposer un croisement espace/temps/profil (pour moi, ici et maintenant), à la volée.

Cette contextualisation peut croiser des informations et services émanant de différents émetteurs. On se trouve dans des logiques de flux et de mise en relation/transaction.

Dans le secteur du transport, par exemple, l'individu se situe en fonction de son contexte d'usage, d'émotion, et de la métaphore du contexte (carte dynamique, distance des amis proches connue par téléphone mobile, opportunités commerciales à proximité, offre de services et loisirs, temps libre), ce qui influe sur sa mobilité. On est donc bien loin de la simple diffusion des horaires du prochain bus...

### **Un enjeu : le partage de la ville**

Il est important de rappeler plusieurs concepts clés :

- Derrière les pseudos sur internet, il y a de vraies personnes, qu'il faut prendre en compte. Un avatar est une personne.
- Internet est aujourd'hui utilisé pour parler de près et plus de loin, comme le téléphone. Les gens qui échangent se connaissent souvent physiquement. Il y a re-territorialisation des échanges numériques.

- Les outils numériques mobilisent de la capacité d'action sur un territoire de proximité, notamment les villes. Proximité et action sont des concepts porteurs.

Le territoire hybride offre donc un continuum relationnel qui maille physiquement et numériquement les personnes, mais qui pose un problème de maîtrise de l'identité. On assiste aujourd'hui à une conjugaison de paradoxes entre la sphère publique et la sphère privée, la distance et la proximité, entre le réel et le virtuel, le temps long et le temps court.

D'ici à 2012, la moitié des clics web se feront à partir du mobile. Si les éditeurs privés ou les agrégateurs de contenus des personnes (facebook, youtube, flickr, foursquare...) développent de manière très volontaire la géolocalisation par défaut et l'accès via mobile aux contenus et services, où sont les signes repères des territoires publics, quel est le socle d'information et de services pour tous, en deça des tribus ? Il paraît légitime d'imprimer des lignes blanches sur les routes et de mettre des panneaux de signalisation et des plaques de rues dans l'espace physique. Et dans l'espace hybride ?

### **L'intérêt de l'ouverture des données publiques**

Dans un contexte de bagarre autour de la donnée pour créer des services, les organismes publics doivent se positionner et préparer l'avenir proche, à un moment où l'on compte plus d'un milliard d'utilisateurs de téléphones mobiles et plus de 500 millions d'inscrits au réseau social Facebook dans le monde. La donnée publique locale est un levier stratégique en tant que ressource et carburant permettant de développer une dynamique d'émergence de services « hyperlocaux ».

La donnée est le squelette structurant du territoire, un socle en partie maîtrisé par le secteur public. Ce socle permet de puiser de l'information et de la valoriser par sa transformation en services. Cet aspect doit être intégré dans la réflexion des villes pour penser la signalétique, la communication, les services. Ceci nécessite une appropriation des outils numériques par les usagers et la nécessité de garantir les droits des personnes, par exemple avec des garanties sur la protection des données personnelles.

La donnée publique représente un enjeu important puisque les données des administrations appartiennent aux habitants. Les collectivités ont intérêt à ce qu'on trouve des informations sur différents supports et qu'au niveau local elles soient maillées et croisées avec des données privées pour créer des services. Elles ne peuvent pas tout inventer et tout couvrir dans un écosystème

de « niches », mais souhaitent que les services publics soient présents au maximum dans la dimension numérique du territoire.

Pour cela, les organismes publics peuvent, à l'instar de Rennes métropole, mettre à disposition des données locales géolocalisées et encourager la création de services.

Ouvrir des données publiques et changer de posture pour aller vers l'innovation ouverte...

Nous assistons à une hybridation entre les signes tangibles (comme les panneaux de signalisation) et les signes numériques (par exemple avec la réalité augmentée).

Pour conclure, alors que des sommes importantes sont consacrées à l'aménagement physique, architectural et urbanistique des territoires, intégrant une dimension signalétique, et l'utilisation de symboles à vocation collective, les projets n'intègrent aucunement la dimension d'hybridation de ces espaces avec un écosystème de signes socialisés transitant en partie par le numérique. Espaces de déconnexion, de surconnexion, boîtes virtuelles de dépôt de petites annonces, informations et services temps réel sur l'impact environnemental des habitats collectifs, partage de services et d'objets médias en hyperlocal, hybridation des signes et symboles construits physiquement avec leur dimension numérique, etc.

Il y a pourtant fort à parier (et les acteurs privés font ce pari) que le potentiel d'usage est important, et que les acteurs publics doivent rapidement l'investir, pour ne pas rester absents d'une rue désormais hybride et investie par les éditeurs privés et les habitants. Ce qui est en jeu est le partage de signes, d'informations et de services sur le territoire.

## Mutualisation des stationnements

**Éric GANTELET** est Ingénieur Civil des Ponts et Chaussées et président du bureau d'études SARECO spécialisé dans l'ingénierie du stationnement. Il est chargé de cours sur ce thème à l'ENTPE, Science Po', l'université de Créteil... Il œuvre depuis 10 ans à la consolidation des connaissances sur la thématique du stationnement et son rôle dans les politiques de mobilité.

[www.sareco.fr](http://www.sareco.fr)

La mutualisation est un concept qui consiste en la limitation de l'offre privée associée à chaque projet immobilier, accompagnée de la création de parkings mutualisés rassemblant les besoins complémentaires de plusieurs projets proches.

Les parkings mutualisés peuvent éventuellement être exploités sans place nominative, avec possibilité dans ce cas pour une place d'être utilisée plusieurs fois dans la journée. Un parc de stationnement desservant des bureaux et un cinéma pourra ainsi alternativement être occupé en journée par les bureaux et en soirée par les clients du cinéma.

Il s'agit d'un outil qui permet de limiter certains effets pervers de l'offre de stationnement. Les villes sont ainsi souvent confrontées à un déséquilibre simultané marqué par :

- d'une part une pénurie de places de stationnement sur voirie, qui se traduit par un envahissement de la voirie et des difficultés de circulation,
- d'autre part et paradoxalement, une offre globale de stationnement (publique et privée) surdimensionnée, qui entraîne un gaspillage financier, une augmentation de la circulation à l'heure de pointe, ou le non respect des objectifs du PDU en matière de mobilité, en créant des « aspirateurs à voiture ».

Les immeubles et leur population évoluent, tandis que la capacité des garages privés reste stable. Mutualiser le stationnement permet de mieux anticiper l'évolution des besoins en stationnement d'un secteur dans le temps en limitant l'offre privée sous immeuble.

Il s'agit d'un sujet souvent présenté comme innovant, il n'est pourtant pas particulièrement nouveau. Des parkings mutualisés ont ainsi été créés dans les années 70 à l'image des 25 000 places gérées actuellement par De Facto à La Défense. Il s'agit donc plutôt d'une « redécouverte » comme il y en a beaucoup dans le domaine de la mobilité. Le tramway, le covoiturage, étaient ainsi, il n'y a pas si longtemps, des « incontournables » de notre mobilité.

La mutualisation du stationnement est donc inscrite dans une tendance générale des politiques de mobilité... et ça se voit : il n'y a pas un nouveau quartier qui n'ait pas en son sein un parking dit mutualisé.

Pourtant, force est de constater que ces parkings restent souvent théoriques et ont du mal à se construire. Si le concept de mutualisation est séduisant et fait souvent consensus, sa mise en œuvre opérationnelle est en effet bien plus ardue.

Le concept de mutualisation rentre difficilement dans les montages « habituels » des opérations d'aménagement. La mise en place de la mutualisation du stationnement dans les nouveaux quartiers passe donc par :

- une réflexion importante sur le montage opérationnel (notamment sur le porteur financier du projet),
- une nécessaire implication des partenaires très en amont, le sujet étant assez peu maîtrisé par les aménageurs et les promoteurs habitués aux montages « tout privé »,
- et probablement un peu de communication auprès des automobilistes, pour beaucoup, encore attachés à « leur » place privative.

## Strasbourg, ville des mobilités

### Tramway superstar de l'urbanisation « durable »

**Alfred PETER** a créé son atelier en 1985 à Strasbourg. Comme tous les paysagistes de cette génération, le thème du traitement des espaces publics a été sa principale activité pendant une dizaine d'années. Arrivé un peu par hasard sur le projet du tramway de Strasbourg en 1990, il a développé une idée simple : profiter des énormes travaux nécessaires à l'installation d'un TCSP pour restructurer l'espace urbain. Idée sans cesse développée depuis sur une multitude de projets alliant des questions de mobilité et d'aménagement. Les travaux les plus récents s'orientent vers le travail sur le grand territoire, domaine dans lequel la question des mobilités est bien entendu essentielle.



Tram Esplanade © Alfred Peter

Le come-back du tramway en France, aussi massif qu'inattendu, n'est pas seulement lié à l'amélioration de l'offre des déplacements en transports publics. Comme on peut le constater à Strasbourg, une des villes précurseur avec Nantes et Grenoble, quelque chose de fondamental a changé « le climat urbain » : moins de stress, plus de convivialité. Cette impression est plus perceptible au centre ville, mais elle se ressent aussi dans les faubourgs et dans les quartiers sensibles où le projet de transport a été associé à une politique de requalification d'un grand nombre d'espaces publics. On sent aussi une nette évolution des projets dans le temps : la première ligne créée au début des années 1990 a été très polarisée sur la question du partage de l'espace public. On est arrivé aujourd'hui à une phase de maturité dans laquelle le tramway sert de « déclencheur » des projets urbains comme l'extension vers l'Allemagne actuellement en cours de planification en témoigne. D'une certaine manière, il est donc possible de constater qu'en 20 ans la boucle a été bouclée : la réflexion sur la ville des mobilités est passée à l'invention d'une ville des mobilités. Il reste maintenant à inventer des projets « Low Cost » permettant de continuer de diffuser cette « tramway-attitude » sur l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine.

### *Bibliographie*

WINKLER, Bernhard, Stadtraum und Mobilität : Die Wiedergeburt des öffentlichen Raumes in Italiens historischen Städten. Stuttgart : édition AVEDITION, 1998

## Mobilité et organisation des quartiers : Hammarby Sjöstad à Stockholm (Suède)

**Stellan FRYXELL** est un architecte et partenaire du cabinet Tengbom architectes (Stockholm). Depuis 1997, il travaille avec le département d'urbanisme de la ville de Stockholm sur le projet Hammarby Sjöstad. Le prix d'architecture Kasper Salin (considéré comme le prix d'architecture le plus prestigieux en Suède) lui a été décerné en 2005. Avant de rejoindre Tengbom, il a travaillé avec les architectes d'Ahlqvist Co. en collaboration avec Ralph Erskine, et à New York avec l'Association de planification régionale. M. Fryxell intervient régulièrement dans les écoles d'architecture de Lund et de Stockholm, l'Université Royal College of Fine Arts de Stockholm, l'Université Fudan et l'Université de Tongji à Shanghai, l'Université de Chongqing et de Nanjing en Chine.



Administration chargée de l'urbanisme  
à Stockholm © Lennart Johansson

La Suède se distingue particulièrement en matière d'architecture et de planification et développement urbains durables. Une des principales raisons est à rechercher dans une solide tradition suédoise de coopération entre autorités planificatrices, promoteurs et architectes.

Le quartier d'Hammarby Sjöstad cherche à promouvoir une vision plus sociale de l'architecture et du design urbain en coordonnant une organisation transversale entre planification, développement et mise en œuvre d'un programme environnemental innovant.

Constituant le plus grand développement urbain récent de Stockholm, le quartier d'Hammarby Sjöstad s'inscrit en continuité du centre ville. Il concentrera approximativement 11 000 logements accueillant près de 35 000 habitants et travailleurs d'ici à 2015. Le renouvellement de ce quartier s'est accompagné d'un vaste programme de renouvellement des infrastructures, se traduisant notamment par la suppression de barrières à la circulation et par la suppression, la concentration ou la requalification progressive d'anciennes friches industrielles. Les méthodes de planification ont intégré des objectifs environnementaux marqués dès le départ du processus d'aménagement, ce qui constitue la principale clé du succès du projet. Cette approche a toujours été accompagnée de près par des consultations entre la ville de Stockholm, en tant que structure chargée de la planification et de la coordination du projet, et les entreprises chargées respectivement de la mise en place de la gestion des déchets, de l'énergie, de l'eau et des eaux usées, etc.

La ville de Stockholm a imposé des exigences environnementales strictes pour les bâtiments, les installations techniques et les questions de circulation. Un programme environnemental spécifique a été établi pour le quartier d'Hammarby Sjöstad. Les exigences environnementales strictes appelaient en effet des solutions environnementales innovantes. Le bureau chargé du projet d'Hammarby a donc employé une nouvelle méthodologie développée par une équipe issue de plusieurs administrations et pouvoirs publics. Le processus de planification a abouti à de nouvelles solutions environnementales intégrées.

Hammarby Sjöstad a mis en place un « éco-cycle » caractérisé par des solutions spécifiques et adaptées en matière de déchets, d'énergie, de gestion de l'eau et des eaux usées :

- une valorisation des déchets combustibles alimentant le chauffage urbain et la production d'électricité ;
- des bio-carburants issus de la biomasse sont également convertis en chauffage urbain et en production d'électricité ;
- la chaleur extraite des eaux usées traitées est exploitée pour le chauffage et le refroidissement urbain ;
- pour plusieurs bâtiments, l'énergie solaire est utilisée tant à des fins photovoltaïques que thermiques ;
- du biogaz est produit à base des boues d'épuration issues de l'usine de traitement des eaux usées. Il est utilisé comme carburant dans les autobus et les voitures, mais aussi dans près de 1.000 poêles à gaz dans le quartier d'Hammarby.

Tengbom (bureau d'architecture et d'urbanisme) a été associé dans la planification du quartier d'Hammarby Sjöstad à partir de 1997 et a depuis conçu huit projets d'envergures dans le secteur d'Hammarby. Ces projets variés comprennent Hamma, des bâtiments résidentiels, un centre de visiteurs, la reconversion de trois petits bâtiments industriels en logements ou encore la conception d'une tour de ventilation d'un tunnel routier, en acier inoxydable et en verre.

Le centre de visiteurs Glashuset a une vocation de lieu public de rencontre et constitue indirectement un lieu d'exposition permanent dédié à la technologie caractérisant le bâtiment. Les pompes à chaleur alimentent le bâtiment en extrayant la chaleur du transformateur et des eaux usées. Les variations de température sont enregistrées et contrôlées par l'intermédiaire de convecteurs, de pompes à chaleur, de volets et d'humecteurs. Les panneaux solaires photovoltaïques et une station météorologique sont situés sur le toit terrasse vert.

## La mobilité écologique de demain : exemples allemands

### La place du vélo dans les quartiers durables

**Thierry CASETOU**, réside en Allemagne depuis 1976. Promoteur économique transfrontalier, il est membre de l'association Innovation Academy e.V.: Cette association à but non-lucratif, créée à Fribourg mais également présente à Munich, organise des voyages spécialisés, des excursions, des séminaires et des ateliers relatifs aux thèmes du développement durable. Elle accueille des groupes issus de tous les continents et de multiples domaines : politique et gestion de collectivités, énergie, environnement, architecture, urbanisme, entreprises et associations professionnelles, finance, universités et écoles.

<http://www.innovation-academy.de>

Contact: [info@innovation-academy.de](mailto:info@innovation-academy.de)

En introduction, il est important de rappeler que la concentration des véhicules automobiles dans les pays industrialisés est en corrélation avec l'urbanisation mondiale croissante, évolution à laquelle participe l'Allemagne qui compte environ 45 millions de voitures pour 82 millions d'habitants.

Le véhicule particulier considéré comme une marque de développement et symbole de réussite est le second poste budgétaire des ménages. Cet aspect économique contribue à modifier les comportements.



La saturation des voies publiques urbaines a souvent été atteinte dès les années soixante et des mesures se sont imposées malgré les réticences.

Fribourg a répondu en plusieurs étapes par :

- un plan de relance du tram en 1972 qui perdure jusqu'à aujourd'hui. Le tram est devenu le principal mode de transports en commun ;
- l'aménagement de la zone piétonne à compter de 1973 ;
- la création d'une carte de transport multimodale en 1984 puis de la Regio Umweltkarte en 1991 sur la base d'une coopération régionale rassemblant 17 entreprises de transport en commun régionales avec une offre de tarifs concurrentiels par rapport au coût global d'utilisation du véhicule particulier y compris le stationnement ;
- un plan de développement des pistes cyclables en 1970. Le réseau de 29 km à l'époque est passé aujourd'hui à 500 km et absorbe environ 27 % des déplacements.



© Thierry Casetou

La place du vélo à Fribourg n'est aucunement un privilège des nouveaux quartiers mais l'urbanisme y est bien sûr mieux adapté. Les liaisons vers le centre et les quartiers préexistants demandent à être améliorées. Le vélo ne trouve sa place dans l'ensemble de la commune que si le concept général des transports réduit la circulation automobile et libère de l'espace.

Plus récemment, les mesures suivantes ont été prises :

- la mise en place de zones de vitesse limitée à 30 km/h, de voies à sens unique ouvertes aux cyclistes à contresens, d'arrêts et de carrefours aménagés ;
- la définition de rues et ponts cyclables dans lesquels seuls les habitants peuvent exceptionnellement passer en véhicules motorisés ;
- la création d'un parc relais automobiles mais aussi vélos avec correspondances pour transports en commun ;
- la construction d'un centre commercial intégré avec parc de stationnement souterrain et payant pour les visiteurs non clients. Le simple visiteur ne vient plus en voiture.

Concepts de mobilité dans les nouveaux quartiers et quartiers réaménagés :

- Raccordements au réseau de tram pour participer au concept de quartiers à courtes distances. Au quartier Rieselfeld, dès le début des travaux d'aménagement du quartier avec mise en service en 1997. Au quartier Vauban en 2002 ;
- Places de stationnement limitées, voire supprimées ;
- Densité automobile en baisse sensible (environ d'un tiers au Rieselfeld, de moitié au Vauban) ;
- Reconfiguration de chaussées en liaison avec la réhabilitation de quartiers anciens.

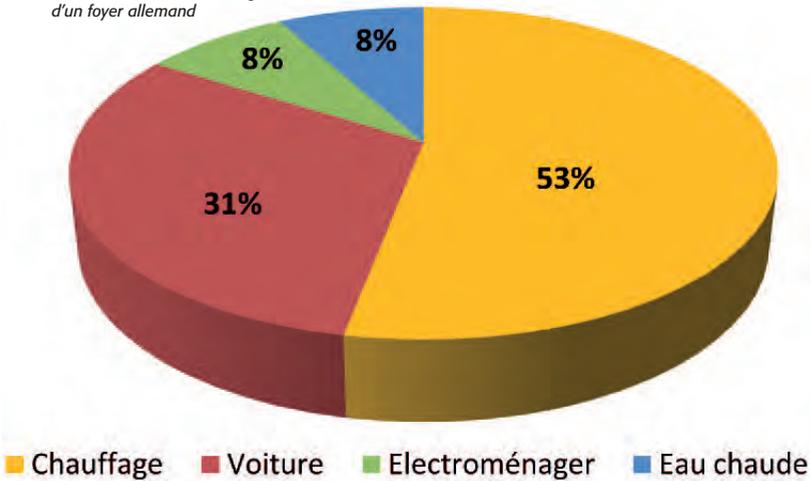
Prévisions de développement dans le cadre du plan de circulation jusqu'en 2020 :

- Extension du centre ville vers l'ouest jusqu'à la gare centrale avec fermeture d'un axe automobile majeur, dont le boulevard "Rotteckring" passant devant le théâtre ;
- Réseau de tram encore en développement, notamment vers le nord, le parc des expositions et le doublement de la traversée du centre par le "Rotteckring" ;
- Nouveau quartier Gutleutmatten en cours de planification dans l'ouest fribourgeois populaire. Le site est déjà longé par une ligne de tram ;

- La répartition des modes de mobilité ne changera toutefois pas beaucoup au cours de cette décennie. La part du vélo devrait atteindre 28 % rattrapant tout de même le taux de déplacement en voiture ;
- Limitation d'accès au centre ville pour les véhicules à forte émission de particules ;
- La ville s'oriente actuellement vers une amélioration des conditions d'utilisation des modes de transports :
  - la sécurité notamment pour les cyclistes par l'amélioration progressives des sites réservés et des carrefours
  - les commodités annexes comme les stationnements protégés de vélos ce qui implique une volonté politique dans une période budgétaire peu favorable
  - la tarification.

Fribourg a développé un effort devenu permanent pour mettre l'urbanisme au service de la qualité de vie des habitants dans le respect de l'environnement.

Répartition moyenne de la consommation d'énergie d'un foyer allemand



Source: agence allemande pour l'énergie (dena)



## Nouveaux modes de vie dans la ville durable

### Atelier Sensibilisation et connaissances

- Prendre en compte les nouveaux modes de vie dans la construction de la ville durable ..... p 53  
Véronique GRANGER, programmiste-urbaniste, Pro Développement
- L'évolution des modes de vies et ses conséquences sur la ville. .... p 60  
Maurice BLANC, sociologue, professeur émérite à l'Université de Strasbourg

### Atelier Actions

- Ville des proximités  
Philippe MADEC, architecte urbaniste. .... p 62
- Habiter et travailler dans le quartier de la Sud-Stadt à Tübingen (Allemagne). .... p 66  
Mathias SCHUSTER, architecte-urbaniste
- *Les volontaires du climat*  
Robert BETSCHA, Association Objectif climat à Strasbourg \*

### Atelier Retours d'expériences

- Énergie et ville durable, une nouvelle donne. .... p 70  
Olivier BITZ, Président du Groupe Gaz de Strasbourg – GDS et Sylvain WASERMAN, Directeur général du Groupe GDS
- L'innovation dans l'habitat individuel dense :  
La Cité manifeste à Mulhouse. .... p 72  
Pierre ZEMP, directeur général de la SOMCO
- Un immeuble en autopromotion porté par des personnes âgées, quartier Loretto à Tübingen (Allemagne). .... p 74  
Margot KAISER, initiatrice et maître d'ouvrage délégué du projet

\* résumé non communiqué

# Prendre en compte les nouveaux modes de vie dans la construction de la ville durable

## Véronique GRANGER - Grand témoin

Mme Granger est gérante de PRO-Développement, Directrice des études, programmistre qualifiée, Géographe-urbaniste, diplômée de l'Institut National des Techniques Documentaires. Elle débute sa carrière dans le secteur public : Ministère de l'Équipement principalement où elle mène des études et missions à caractère prospectif qui ont contribué à une remise en question importante de l'urbanisme des années 70 et notamment de la politique des transports à travers la promotion du vélo comme mode de déplacement à part entière et la conception des vélos banalisés de La Rochelle. Cette pratique professionnelle, soucieuse d'innovation et "engagée", l'amène à s'investir dans les approches systémiques et la programmation urbaine multiscolaire.

*« La connaissance isolée qu'a obtenue un groupe de spécialistes dans un champ étroit n'a en elle-même aucune valeur d'aucune sorte. Elle n'a de valeur que dans le système théorique qui la réunit à tout le reste de la connaissance, et seulement dans la mesure où elle contribue réellement, dans cette synthèse, à répondre à la question : Qui sommes-nous ? »*

*E. Schrödinger*

## 1. Premières questions

### ■ Est-ce que la prise en compte des modes de vie a failli dans le processus de fabrication et d'aménagement de nos villes ?

À cette première question, je serais tentée de répondre NON, si l'on considère, par exemple, à quel point l'évolution de la conception des villes a intégré :

- la place de la voiture comme mode de transport dominant et structurant,
- la place de l'univers marchand et de la consommation de masse,
- la place des loisirs et du tourisme,
- la décohabitation générationnelle.

Donc, nos villes sont plutôt fonctionnelles à défaut d'être agréables, et particulièrement en ce qui concerne la place de l'enfant, les services pour les femmes actives et les personnes "dépendantes" en général.

### ■ Est-ce que ce n'est pas plutôt l'évolution des modes de vie qui a échappé à la sagacité des acteurs concernés ?

Il faut être plus nuancé dans la réponse à cette deuxième question, car il est évident que l'évolution des modes de vie, dans leur dimension temporelle et mondialisée, a imprimé un rythme et une échelle qui se sont révélés "déphasés" par rapport à ceux de la fabrication de la "ville sur la ville". Seuls les centres

commerciaux ont intégré, à leur manière, la notion de flexibilité et de réversibilité de leurs aménagements et je poserais volontiers comme principe que le péri-urbain traduit bien ce déphasage concrétisé par la "ville émergente" par opposition à la « ville d'hier ».

Ce n'est pas que les modes de vie aient cessé d'être investigués, mais plutôt que leur évolution a échappé aux différents acteurs en charge de leur analyse et de leur prospective, très occupés et mal informés qu'ils étaient sur la fin : des cycles de croissance, d'une part, et des économies territoriales protégées, d'autre part : bref sur la fin des certitudes.

Si cette évolution a été et reste mal appréhendée, c'est parce qu'elle procède d'un mouvement général de complexification dû à l'individuation des modes de vie, tous domaines confondus, qui a sonné le glas de l'urbanisme à "pensée forte" ou à "visée spatialiste" .

En témoignent deux faiblesses pour ne pas dire carences en matière de savoirs scientifiques qui affectent les savoirs sur la ville : la prospective et l'économie territoriale.

Si ces deux champs disciplinaires avaient été maîtrisés et mis en perspective, nul doute que la politique de la ville ne serait pas devenue un sujet récurrent parce que les questions du peuplement et de la précarisation territorialisée l'auraient emporté sur les seules questions de la forme urbaine et du désenclavement.

La politique de la ville nous déroute en grande partie parce qu'elle sort du champ du "mode de faire" que les urbanistes maîtrisent bien par ailleurs, quand le social et l'économique sont bien régulés.

#### ■ Est-ce le concept de ville durable qui interpelle différemment le champ des modes de vie ?

Justement, à travers ces deux termes : le social et l'économique, nous esquissons la réponse à la question n° 3, sujet de cette interrogation sur la place des modes de vie dans la ville durable.

Si donc la question des modes de vie est devenue un préalable méthodologique dans la fabrication de la ville durable, et partant dans l'outillage programmatique urbain, c'est à la fois parce qu'elle prend acte de cette complexité systémique qui est au cœur de la problématique écologique qui fait des habitants, des sujets actifs tant à l'échelle locale qu'à l'échelle planétaire, et parce qu'elle consacre la primauté du doute, du questionnement comme mode d'investigation aux dépens des certitudes.

« La question de l'environnement urbain ne peut donc se résumer à un problème technique qu'il conviendrait de résoudre de façon "artificielle" en s'assurant que la réponse soit socialement et économiquement acceptable. Elle doit également considérer que ces solutions ne contraignent pas les individus et respectent leur aspiration à un meilleur cadre de vie. La lutte contre le réchauffement climatique et les émissions de gaz à effet de serre ne peut donc se limiter à une politique d'offre incitative, voire coercitive... qui agirait au détriment de l'environnement résidentiel des citoyens » .

Désormais, ces deux piliers du développement durable que sont la dimension économique et sociale, mis en perspective avec l'instabilité des variables conjoncturelles, font de l'étude et la prospective des modes de vie, une condition incontournable de programmation urbaine qui ne se réduit pas à une étude de marché complétée par un benchmark.

## 2. Que peut-on théoriser en la matière ?

### ■ Le primat du contexte sur la norme, explicite ou implicite

Entrent dans ce registre :

- les caractéristiques du peuplement et ses dynamiques : vieillissement ? rajeunissement ? objet de migrations ? modalités d'ancrage, d'acculturation...

Ce n'est pas seulement l'analyse socio-démographique au sens statistique, c'est tout un ensemble de données, y compris socioculturelles et ce n'est pas non plus "le profil des locataires ou propriétaires" tel qu'il résulte d'études de marché.

L'échelle du quartier, existant ou à créer, l'échelle de la ville, du bassin de vie, d'emploi, sont autant de facteurs qui vont interférer avec les tendances générales de l'évolution des modes de vie, d'une part (qu'il faut se garder de vouloir transposer de façon mécanique à tout contexte), et avec la stratégie des acteurs locaux, tant à travers leur politique que leur logique libérale (pour les investisseurs par exemple), d'autre part.

Un quartier, une ville durable doivent aborder la question redoutable de la cohésion sociale et donc de l'accueil des populations fragiles ou fragilisées. Qu'en est-il de certains quartiers dits "durables" n'ayant aucune offre en ce domaine et se contentant de réciter la litanie : 1/3 à la propriété - 1/3 en locatif aidé - 1/3 en accession sociale.

Il y a là une occasion formidable à saisir pour tenter, à travers une opération circonscrite dans l'espace, de toucher un bassin de vie et donc d'usages plus vaste et de contourner une difficulté objective qui caractérise plusieurs éco-quartiers, à savoir leur "entre-soi" ou, à tout le moins, leur impact limité à l'échelle de la ville constituée.

Ainsi peut-on, par une approche fine des mobilités, de l'offre existante en services et équipements, définir une stratégie de percolation susceptible de régénérer des services existants, d'en créer de nouveaux en dehors des limites strictes du quartier dit durable et pourquoi pas de générer une politique transversale profitable à l'ensemble du territoire (par exemple pour ce qui concerne la restauration scolaire).

- la difficile conciliation entre la politique de droit commun et la spécificité des modes de vie induits par la ville durable.

Car prendre en compte les modes de vie, c'est aussi prendre la mesure de l'accompagnement nécessaire pour des changements de modes de vie qui ne se décrètent pas. La gestion des déchets en est un exemple qui repose sur des années de pédagogie, de communication et qui affecte considérablement l'élaboration d'un programme d'aménagement d'espace public.

L'une des difficultés majeures rencontrées en ce domaine à titre personnel, c'est bien le risque d'une gestion parallèle entre des modes de vie affectés par une gestion durable d'un côté, et le maintien d'une autre gestion "courante" qui obéit à sa propre dynamique de l'autre. Le caractère redoutable d'un éco-quartier ou d'une ville durable, c'est son obligation à faire système et à ne pas s'encombrer des limites institutionnelles. À défaut, elle engendre des "non lieux" qui peuvent avoir valeur de "prototypes" à reproduire ou dont on peut s'inspirer.

#### ■ Les limites de la reproduction au profit de l'expérimentation

L'essence d'un quartier, d'une ville durable doit être sa capacité à s'ancrer dans le territoire tant économique que social et partant, à générer ses propres réponses aux questions posées par : les mobilités, les modes d'habiter, de produire, de travailler, de transmettre des savoirs, de se reposer, de jouer, de se cultiver...

À ce titre, il importe davantage de trouver des réponses contextualisées que de reproduire des programmes types de quartiers durables. À cet égard, la pratique déchainée des benchmark en tous genres est redoutable et devient même "infantiliste", car elle manifeste un certain déni de créativité que ce soit de la part des habitants, des leaders locaux, voire des experts.

Par contre, toujours dans le registre de "l'humilité créatrice", importe-t-il de privilégier l'évaluation ex post des quartiers durables en matière de modes de vie :

- qu'est-ce qui est radicalement différent ?
- qu'est-ce qui est inchangé ?
- qu'est-ce que les habitants, actifs, gestionnaires de services rejettent ? plébiscitent ? modifient ?

Les quartiers durables, tout comme les Villes Nouvelles en leur temps, doivent inspirer la ville dans son ensemble et, à ce titre, être porteurs d'innovations reproductibles, appropriables, donc attractives pour l'ensemble de la population. Pour atteindre cet objectif, il faut accepter que des habitants soient porteurs d'innovation et leur reconnaître le droit de vouloir intervenir sur leurs modes de vie, d'où l'urgence à favoriser par exemple l'auto-promotion qui pâtit en France d'une image négative totalement injustifiée parce que trop souvent créditée d'un désir d'entre-soi.

#### ■ Une stratégie de capabilité plutôt que de fixité

Le concept de développement durable contient, en son vocabulaire anglo-saxon, le terme de "able to" que l'on peut traduire par celui de capabilité en français.

Au-delà des problèmes de vocabulaire, il s'agit d'un problème de fond qui rejoint la question introductive de l'urbanisme d'opportunité, modeste (dans son geste, mais pas dans sa stratégie) et qui se saisit de toute opportunité (favorable ou défavorable) pour créer : "les conditions pour que"... / davantage que pour dicter comment les choses doivent s'organiser à des échelles de temps improbables ou aléatoires.

Cette "instabilité programmatique", support d'un aménagement stable mais éventuellement reconvertible, voire éphémère (par exemple pour des pratiques touristiques), ne signifie pas "absence programmatique". Il s'agit d'une posture différente qui consiste à imaginer des futurs souhaitables pour en déduire les conditions d'émergence qui deviennent les véritables bases programmatiques. On programme donc davantage des moyens que des produits, ce qui oblige à penser prioritairement les indicateurs de réussite, au premier rang desquels les acteurs et les modes de gouvernance.

À cet égard, la programmation d'objets ex nihilo n'a plus de grand avenir dans des villes saturées d'équipements, mais encore souvent démunies de certains services pourtant attendus des populations : dans le domaine social, culturel, des savoirs, du sport... , autant de pratiques potentielles pour privilégier le "lien", sans nier pour autant l'individuation des pratiques qui n'est pas l'individualisme. Les méthodes de programmation doivent résolument changer pour intégrer

l'instabilité comme mode générique et pour intégrer la valeur d'usage comme moteur du changement pour une ville peut-être moins "spectaculaire", mais garante de davantage de cohésion sociale et de bien-être partagé, bref peut-être une "banalité exemplaire".

■ **Une méthode de coproduction avec les habitants qui doit sortir du cadre d'une concertation rigide, voire réductrice**

C'est certainement notre plus grande faiblesse en France, car nous avons un mal fou à intégrer l'idée d'une coproduction avec les habitants qui ne soit pas attentatoire à la légitimité des institutions démocratiques. Il en résulte des modes de concertation rigides (plus proches de l'information descendante que l'inverse), mobilisant des supports traditionnels pour ne pas dire dépassés, dénués de toute festivité la plupart du temps et totalement inadaptés aux modes de vie des populations : lieux / temporalités. Il y a là un champ énorme d'expérimentations à promouvoir qui concerne la programmation urbaine en tout premier lieu, car c'est bien de valeur d'usage dont il s'agit.

Réduire cette coproduction à une participation de quelques-uns est aussi irrespectueux qu'il est maladroit de considérer les enquêtes comme des dispositifs ne relevant pas de la mesure de cette valeur.

Plus notre société va affronter une crise de "moyens", plus des arbitrages seront nécessaires sur certains niveaux de services. Or, on est étonné de constater que certains arbitrages seraient facilités par des points de vue "habitants" qui ne sont pas systématiquement inflationnistes et qui permettent de témoigner de certains changements de valeur à l'œuvre dans la société.

■ **Une posture "généreuse" parce que sensible à l'usage, à l'altérité et à la dimension sociale de l'urbanisme quelle que soit son échelle d'étude et d'action**

Comment résumer ou plutôt caractériser une programmation de ville durable, attentive à tous les champs de l'habiter et du vivre en ville, sinon par une posture que je qualifierais volontiers de "généreuse" et qui a l'avantage de remettre à leur juste valeur les approches technicistes.

Il ne s'agit pas de nier l'apport des sciences dures dans la construction d'une ville durable. Elles sont indispensables et doivent encore progresser. Mais elles sont trop souvent instrumentalisées pour évacuer des questions de fond comme, par exemple, la précarité de certains habitants et territoires.

La réduction des vulnérabilités (humaines, territoriales) est un des piliers de ce concept de capacité : des individus, des ménages, des structures locales de production, d'alimentation qui peuvent même concerner une collectivité locale entière (cas de la commune de GRIGNY par exemple).

"Réduire la vulnérabilité pour réduire la pauvreté" n'est pas un souci extérieur à une démarche de programmation urbaine qui doit s'emparer des questionnements d'ordre économique et social sans les disjoindre des autres questionnements à caractère "fonctionnel".



## L'évolution des modes de vies et ses conséquences sur la ville

**Maurice BLANC** est professeur émérite en sociologie à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Strasbourg et rédacteur en chef de la revue *Espaces et Sociétés*. Il a publié récemment « La gouvernance urbaine » (in J.M. Stébé et H. Marchal [éds], *Traité de la Ville*, 2009, PUF) ; « The Impact of Social Mix Policies in France » (*Housing Studies*, 2010, Vol. 25, n°2) et il a coordonné avec C. Bidou « Les paradoxes de la mixité sociale » (*Espaces et Sociétés*, 2010, n°140/141).

La « ville durable » est une expression ambiguë, comme « développement durable » : les déchets nucléaires durent longtemps, mais sont-ils « durables » ? Seule EDF prétend que oui, car l'électricité nucléaire ne produit pas de gaz carbonique !

Des expériences de ville durable concilient l'économie et l'écologie, en oubliant le social. La ville durable doit relever le défi des dynamiques sociales et des nouveaux modes de vie : parmi eux, la démographie, le travail et les inégalités sociales.

### **Evolutions socio-démographiques**

La séparation des couples se banalise, avec la garde alternée des enfants. Elle entraîne des besoins en logements plus grands, surtout lorsque les parents constituent des familles « recomposées ». Des coopératives d'habitants prévoient une chambre pour les amis de passage. Mais l'enfant est plus qu'un passager dans les domiciles de ses parents. Il a besoin de repères et d'un espace qu'il puisse s'approprier, pas seulement d'une chambre où dormir. Comment s'approprier un lieu qui puisse être partagé ? C'est la question.

Le vieillissement de la population et la croissance du « quatrième âge » obligent à repenser le logement des personnes très âgées. Le maintien à domicile, comme alternative à la maison de retraite « mouvoir », n'est plus possible lorsque des soins médicaux intensifs sont nécessaires. La famille ne peut pas porter seule cette charge. La ville durable devra inventer, en combinant solidarités familiales et institutionnelles.

### **La polarisation du travail**

Le nombre de chômeurs reste très élevé et beaucoup d'actifs se plaignent de travailler trop. La ville durable doit encourager le partage du travail, même s'il ne peut être réalisé à son échelle : les entreprises sont très frileuses et la politique du président Sarkozy va à contre-courant, avec la défiscalisation des heures supplémentaires.

La polarisation entre le travail manuel et le travail intellectuel s'accroît, même si elle est en partie occultée par la « délocalisation » des emplois industriels non qualifiés et dangereux dans les pays du Sud. Les activités industrielles

classées SEVESO doivent rester à distance des habitations : il ne faut plus que, comme à Toulouse en 2001, l'hôpital psychiatrique voisin de l'usine AZF soit la première victime de l'explosion. La ville durable doit aussi inventer de nouvelles formes de présence des usines et des ouvriers en son sein.

### **Le renforcement des inégalités sociales**

Dans les pays du Nord, on aboutit à une tripartition nette : une élite à la richesse insolente, des catégories intermédiaires et des pauvres. Pour exorciser le « séparatisme social » des plus pauvres, on brandit la mixité sociale. Mais cette injonction ne concerne que les pauvres et les classes moyennes. Les vrais « ghettos », ceux de la très grande bourgeoisie, ne sont pas concernés. Il n'y a pas de ville durable sans redistribution des richesses, exigeant une volonté politique forte.

### **Conclusion : une ville durable et solidaire ouverte à tous**

La ville durable ne se mesure pas à ses performances énergétiques. Elle peut être une réussite technologique et une catastrophe sur le plan social si elle est réservée aux « Bobos » (bourgeois-bohêmes). Des compromis entre des exigences opposées sont indispensables.

Les éco-quartiers sont intéressants s'ils enclenchent une dynamique qui se diffuse. Sinon, leur impact est limité : il s'agit de constructions nouvelles pour un public convaincu. Comment rendre les logements sociaux et les immeubles en copropriété économes en énergie et riches en solidarités de voisinage ?

La mixité sociale est une réponse insuffisante si elle se limite à la cohabitation des riches et des pauvres dans le même quartier. On peut partager le même espace en s'affrontant ou en s'ignorant. Il n'y a pas de ville durable sans ouverture à l'autre et convivialité ; c'est difficile, même dans les éco-quartiers.

## Ville des proximités

### Le bio-îlot

**Philippe Madec** est architecte-urbaniste (Paris, Rennes) et membre du Club de Rome. Dès sa création en 1989, l'atelierphilippemadec s'est engagé ans la conception et la réalisation éco-responsable des établissements humains. Les préoccupations culturelles et sociales y sont inséparables des enjeux écologiques et économiques. De Paris et de Rennes, sa pratique s'étend de l'aménagement du territoire au design, par les échelles de l'aménagement urbain et de l'architecture ; elle lui a valu de nombreuses distinctions nationales et internationales..

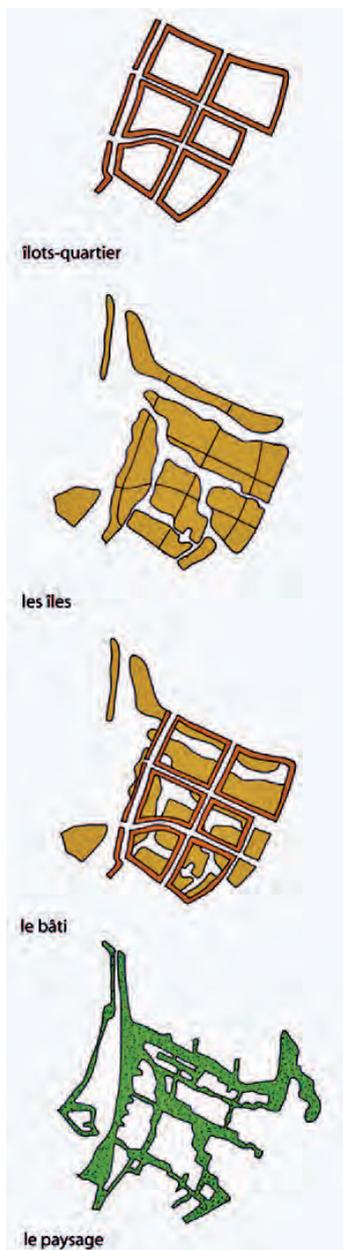
La crise planétaire s'avère avec radicalité. À l'inverse d'une croyance têtue, la technique ne sauvera pas la civilisation. La preuve ? Les émissions de CO2 croissent de 3 % l'an au-delà du plus sombre scénario du GIEC. Malgré le progrès du parc automobile, depuis 1990, l'Union européenne a réussi à contenir ses émissions... sauf dans le domaine des transports où elles ont augmenté de 18 %. Une révolution des mentalités et des modes de vie s'impose. Refusons les valeurs modernistes : en ville dense, la voiture n'est plus synonyme de liberté, mais d'aliénation et de maladie. Prônons une autre ville, où la proximité importe autant que le déplacement, le confort urbain complète la performance du bâti. De là naît une ville de la mobilité lente, voire de l'immobilité.

Pour changer de way of life, revenons à la vie quotidienne, qui n'est pas sans profondeur. Là se joue la vitale révolution à mener, se défait l'hégémonie de la réponse technique à la crise environnementale.

Le bio-îlot, quartier en soi, mixte, dense, figurable, définit des aires identifiables, assez étendues pour installer un bassin de vie. En terrain plat, en ville française, un déplacement de 5 à 7 minutes se fait sans voiture ni vélo, à pied. Au sein d'un territoire d'1,5 kilomètre de côté, une vie quotidienne se développe à portée de pantoufle. Chaque bio-îlot de 22,5 hectares accueille 2 250 logements, 7 000 habitants environ, une petite ville. En moins de 250 mètres, on trouve des commerces et/ou un équipement.

Stratégie spatio-temporelle d'installation d'une vie urbaine, le bio-îlot n'a pas de forme préétablie, c'est une figure d'appartenance à un quotidien. Par sa taille et sa situation, il cumule les qualités du village et de la métropole. Du village, il retient une mesure distinctive de mixité et une temporalité douce ; de la métropole, il accède aux dimensions étendues du transport en commun et à l'exceptionnel qui rend le quotidien savoureux.

Les véhicules automobiles circulent sur les voies existantes de desserte territoriale. Ils n'entrent pas dans les îlots, si ce n'est pour les raisons de sécurité,



© Atelier Philippe Madec

répurgation, déménagement, personnes à mobilité réduite, etc. Dès le seuil franchi, ils disparaissent vers des parkings en silo ou souterrain. L'intérieur des îlots dédié aux piétons, cycles et chevaux municipaux, y gagne en vie paisible, en proximité désirable. Un bâti haut continu avec arcades cristallise la périphérie à des hauteurs variées selon l'ensoleillement ; le bâti à l'intérieur est plus bas, mais non moins dense, selon un caractère plus vernaculaire, à une échelle urbaine humaine.

Le bio-îlot fait lieu. Poreux, il déborde, pas au fil des voies automobiles, mais par un fleuve vert et ses affluents, une continuité écologique et paysagère, rivière végétale qui irrigue tout le site. Lieu privilégié des marcheurs, cyclistes et cavaliers, c'est un important puits de carbone, maîtrise du climat par la création d'ombre, retour de la faune et de la flore urbaine, réduction de l'entretien et suppression de l'arrosage, lieu serein de repos et de déplacements doux, chemin de l'eau et phyto-remédiation, etc. Instrument de la ville humide, il lutte contre les effets néfastes de la ville asséchée, celle de la surchauffe minérale dont l'aridité chasse la biodiversité des villes. Ce fleuve d'arbres, armature urbaine végétale forte et continue, dessert tous les équipements et invente un espace public sous un couvert arboré.

Le bio-îlot a aussi la capacité à faire muter la ville existante sur elle-même, dans ses étendues intérieures. Il relève de la rénovation et de la modification. Poser un méga îlot sur la ville existante l'interroge sur ses lacunes quant à une vie quotidienne éco-responsable. Réflexion sur la capacité d'une aire à évoluer vers un tissu urbain complexe, le bio-îlot questionne l'avenir des tissus urbains à partir de la future vie quotidienne des habitants, à partir du logement.



### *Bibliographie*

MADEC, Philippe. « Le bio-îlot et la ville de la pantoufle ». *Ecologik*, n°5, octobre/novembre 2008.

Textes de conférence sur le sujet téléchargeables sur [www.philippemadec.eu](http://www.philippemadec.eu) :

- Des ÉcoQuartiers aux ÉcoCités, Changement d'échelles et de problématiques, conférence donnée en introduction de l'atelier Projeturbain #38, le 28 avril 2010, au Palais des Congrès, à la Porte Maillot à Paris ;
- Vers les ÉcoCités, contribution au colloque parlementaire « urbanisme durable : vers les écocités ? » du 16 décembre 2009 à la maison de la chimie.

## Habiter et travailler dans le quartier de la Süd-Stadt à Tübingen (Allemagne)

**Matthias SCHUSTER** est ingénieur, architecte et urbaniste. Après des études à l'université de Stuttgart (1985-1992), il fonde l'agence d'architecture et d'urbanisme LEHEN drei en 1992, dans laquelle il exerce encore aujourd'hui. Il a également enseigné à l'Institut d'urbanisme de l'université de Stuttgart (1996-1997) et à l'école supérieure de Nuertingen (2000-2001). Depuis 2003, il est régulièrement appelé à participer à des jurys de concours d'architecture, d'urbanisme et d'art. Il a été nommé à la commission d'urbanisme de la ville de Stuttgart en 2009, et depuis 2010, il est membre du comité directeur de l'ordre des architectes du Bade-Wurtemberg.

Habiter et travailler dans les nouveaux quartiers de la Südstadt à Tübingen (Allemagne) posait deux grands défis :

- beaucoup de gens de l'ancienne RDA et des rapatriés tardifs de l'ex Union Soviétique viennent s'établir dans l'ouest qui est économiquement beaucoup plus intéressant et attractif,
- suite aux bouleversements politiques, les troupes alliées quittent leurs sites allemands et franchissent de vastes surfaces militaires qui se trouvent souvent en pleines villes.

Tübingen, qui compte à l'époque 81 000 habitants, n'est pas seulement une ville universitaire et administrative avec un marché immobilier très serré, mais aussi une ville de garnisons depuis le début du 20<sup>e</sup> siècle. Dans le sud de la ville, trois casernes des forces françaises s'étaient installées après la seconde guerre mondiale. En 1991, les troupes quittent Tübingen, laissant une friche militaire d'environ 65 hectares en pleine ville, disponible pour un développement urbain.

Les quartiers sud de Tübingen sont caractérisés par une hétérogénéité des structures urbaines et un manque d'infrastructures. Au sud des quartiers d'habitation du début du 20<sup>e</sup> siècle, de nombreux logements sociaux de standard assez bas se sont installés dans les années 1950 et 1960. Les routes nationales 27 et 28 séparent cette partie de la ville, comme le chemin de fer et le fleuve Neckar. Ce sont des quartiers de mauvaise réputation situés à proximité des terrains militaires et des aires de commerce. En revanche, ces quartiers offrent un potentiel énorme pour un développement urbain singulier dans cette ville qui manque de terrains.

### La « formule Tübingen »

Face aux opportunités qui se présentent pour ces friches militaires, les représentants de l'administration politique décident de réaliser cette opération urbaine en responsabilité propre et pratiquement sans promoteurs. Sur la base

du concours d'urbanisme que notre agence d'architecture et d'urbanisme a gagné en 1992, nous avons élaboré le plan cadre en collaboration avec le « département de l'assainissement de la ville » et son directeur Andreas Feldtkeller. Ce plan, qui prévoit une réalisation en plusieurs étapes, est accepté par le conseil municipal en 1993. Aujourd'hui, après presque vingt ans, quatre mandatures et trois maires de différents partis, le plan cadre fait toujours loi. Son programme est tout à fait différent des planifications habituelles en ce qu'il comprend la mixité des usages au lieu des lotissements monofonctionnels, la densité urbaine au lieu d'une structure ouverte, des bâtiments multiples au lieu de grands immeubles, des réalisations en autopromotion au lieu de grand projets de promoteur, des architectures diverses au lieu de la monotonie.

La réalisation d'une structure urbaine composée d'îlots découpés en petites parcelles définit des espaces urbains. Les appartements s'orientent vers les cœurs d'îlots privés et verts. Les maisons, avec leurs rez-de-chaussée à usage d'activités, définissent l'espace public. Sur les places publiques et dans les rues à circulation réglementées, habitants, travailleurs et visiteurs se rencontrent. Diverses activités, même des petites entreprises d'artisans, enrichissent l'espace public pour créer une ville animée.

Les règles sont aussi simples qu'effectives :

- densité urbaine,
- définition concrète des espaces publics et des aires privées,
- découpage du terrain en petites parcelles organisées autour des îlots,
- mixité fonctionnelle entre habitations et activités,
- intégration des bâtiments existants, préservation des grands arbres,
- conception centralisée du stationnement avec différents systèmes de parking dans les quartiers,
- réalisation tranche par tranche,
- futurs habitants acteurs de la réalisation.

La volonté de réaliser une nouvelle idée de ville demande beaucoup d'engagement du côté de l'administration et du côté des acteurs privés. Le politique doit être patient parce qu'on ne vend pas de grands terrains en une fois, mais de petites parcelles au fil de temps. La vente des terrains à prix fixe est organisée par la ville elle-même. Les personnes intéressées se sont déjà regroupées ou se rencontrent lors des bourses d'autopromotions organisées par la ville. Après un temps de réservation les groupes sont obligés d'acheter ou de renoncer.

La réalisation des premiers projets a pris du temps parce qu'il n'y avait pas encore les structures nécessaires, notamment le règlement d'attribution des terrains, l'accompagnement des groupes privés de maîtrise d'ouvrage ou le cadre juridique des groupes. Au bout d'environ deux ans, les premiers bâtiments sont

réalisés. Le développement devient de plus en plus dynamique. Dans les dernières tranches de l'opération, les terrains sont attribués au bout de trois mois, la réalisation est terminée après 13 mois. Aujourd'hui à Tübingen, la réalisation des appartements en groupes d'autopromotion est devenue un système structuré pour les habitants, les architectes, les notaires et les artisans.

Après presque vingt ans, les nouveaux quartiers de la Südstadt sont achevés pour la plus grande partie. Le détournement de la route nationale 27 dans un tunnel étant sans cesse reporté, la transformation de la route en boulevard vert reste promise à un avenir incertain.

### **Réaliser la ville à l'aide de groupes d'autopromotion**

Des grandes entreprises ou des promoteurs immobiliers ne sont pas capables de réaliser des quartiers urbains de qualité et animés. Ils sont toujours orientés vers leurs spécialités : ensembles d'habitation, bâtiments administratifs, immeubles d'activités en mono-structures. Ainsi, une mixité fonctionnelle n'est pas possible. Au contraire, les groupes d'autopromotion sont l'outil indispensable pour mettre en place une mixité fonctionnelle et une dynamique urbaine. Mais ces groupes jouent un rôle encore plus large. Engagés dans les groupes d'autopromotion, les futurs habitants, les citoyens, agissent en responsabilité propre en réalisant leur maison, et ils s'approprient aussi leur quartier, leur ville. Ainsi, ils prennent part à la société urbaine, ils s'identifient avec la ville. Aujourd'hui les nouveaux quartiers de la Südstadt sont parmi les quartiers favorisés de la ville. Il y a environ 4 200 habitants et 1 000 emplois dans plus de 170 activités.

### **Réalisation et gestion des îlots parcellés et de leurs cœurs d'îlot**

Les principes de l'opération urbaine pour le développement des nouveaux quartiers dans la Südstadt sont premièrement basés sur la structure urbaine et la stratégie d'activer l'engagement privé. Ce sont donc les futurs habitants qui se réunissent en groupes privés de maîtrise d'ouvrage (groupes d'autopromotion) pour réaliser leurs maisons dans les îlots découpés en parcelles. Comme il n'y pas de foncier autonome dans les cœurs d'îlots, c'est par conséquent aux riverains de concevoir et de réaliser ces aires vertes. Par contrat d'achat, tous les terrains d'un îlot sont vendus aux sociétés privées de propriétaires pour respecter les réglementations du droit de construire (coefficient d'occupation du sol, écarts obligatoires, etc.). Dans les cours intérieures, les propriétaires n'utilisent que cinq mètres de profondeur pour leurs jardins.

Le reste est dédié à l'usage commun.

Les groupes d'autopromotion d'un îlot forment donc un autre groupe de droit civil pour la création, la réalisation et l'entretien des cours intérieures. Les coûts sont répartis proportionnellement aux volumes des bâtiments.

### **Mobilité et circulation**

La vivacité et la diversité dans les nouveaux quartiers du sud de Tübingen sont dues à la variété d'urbanisation et à la mixité fonctionnelle, qui exigent un système de circulation et de stationnement tout à fait nouveau :

- Il n'y a pas des zones piétonnes, mais un système de rues à petite vitesse pour accéder à tous les bâtiments.
- Le stationnement privé sur rue ou en sous-sol a été remplacé par des parkings couverts collectifs répartis dans les quartiers pour les habitants et les visiteurs.
- Le stationnement sur rue est réduit à quelques emplacements pour handicapés et pour la livraison.
- Deux lignes de bus relient les quartiers au centre-ville.
- Un réseau de pistes cyclables permet l'usage facile des vélos.

Dans notre projet, la mobilité n'est pas définie par la vitesse physique mais par une accessibilité facile aux infrastructures nécessaires qui se trouvent le plus près possible. Pour nous, le développement urbain durable ne se limite pas aux exigences énergétiques. Il faut aussi tenir compte des qualités de vie à la fois pour les familles, les jeunes et les gens âgés. Le « quartier français » et « le quartier Loretto » dans le sud de Tübingen représentent la « ville à courte distance ».

L'opération organisée et exécutée par la municipalité est aussi un succès financier pour la ville. Elle est considérée comme une expérimentation réussie qu'on a appliquée depuis à d'autres projets urbains à Tübingen comme au « quartier du moulin » (Mühlenviertel) et « l'ancienne tissanderie » (Alte Weberei).

Jusqu'à présent, environ 210 bâtiments ont été réalisés en autopromotion. Urbanisme varié, mixité fonctionnelle et réalisation individuelle permettent une cohabitation active et un engagement civil. À Tübingen, l'autopromotion n'est plus l'exception mais la règle.

## Énergie et ville durable, une nouvelle donne Éco-quartiers et comportements éco-responsables : enjeux partagés dans le monde de l'énergie

**Sylvain WASERMAN** est Directeur Général de Réseau GDS, Président d'Énerest, PDG de la Générale d'Installations Energétiques SA. Diplômé de l'École d'Ingénieurs de l'Institut National de Télécommunications et de l'École Nationale d'Administration, il est l'auteur de l'ouvrage *l'Organisation Relation Clients* (DUNOD, 2002).

### **L'énergie n'est plus le problème des générations futures, mais bien celui de la génération actuelle.**

En regard des projections de consommation de la planète, l'estimation des réserves mondiales d'énergie ou des capacités annuelles de production imposent l'adaptation de nos modèles autour de deux axes majeurs : innovation et diversification.

### **Si la cause est planétaire, le remède est local.**

Le dérèglement climatique, cause internationale urgente, redonne une place toute particulière à l'action locale. Ainsi, l'approche énergétique des territoires urbains est en profonde mutation. Loi Grenelle 2, plans climat territoriaux, nouvelles réglementations thermiques, labels de consommation, financements incitatifs, certificats d'économies d'énergie... Partout et au travers de nombreux dispositifs, l'objectif à atteindre est de diviser par 4 d'ici 2050 les émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à 1990.

### **Des actions engagées notamment dans les éco-quartiers.**

L'éco quartier est un périmètre dont le fonctionnement énergétique global est optimisé en utilisant tous les potentiels présents sur le site ou dans ses alentours. Ceci implique pour chaque éco quartier une conception technique « sur mesure » pour atteindre l'optimum énergétique (minimum de consommation, exploitation des gisements propres).

Les concepteurs introduisent autant que possible des dispositifs de génération énergétique (solaire, éolien, biogaz, cogénération...). Sur le terrain, Réseau GDS accompagne de nombreux projets mettant en œuvre des solutions multi-énergies et particulièrement, les combinaisons de chaudières gaz à condensation + systèmes solaires thermiques CESI ou CSS.

### **Innover et déployer de nouvelles solutions éco-responsables.**

Le Groupe GDS consacre d'importants efforts à la promotion de technologies innovantes mettant en œuvre l'énergie Gaz Naturel. Ainsi, en partenariat avec l'INSA, nous menons un vaste programme de tests précédant le prochain lancement commercial des premières chaudières gaz à micro-cogénération pour la production d'électricité à l'échelle d'un ménage. Parallèlement, les investissements prévus dès cette année dans de nouvelles infrastructures de méthane

nisation (station d'épuration de la Wantzenau, usine d'incinération du Rohrschollen) doivent nous permettre de devenir très bientôt le premier acteur français dans le domaine de l'injection de biométhane dans les réseaux de distribution de gaz naturel.

Contribuer à l'élaboration des stratégies énergétiques de la collectivité. Notre adhésion au pôle de compétitivité Energivie, notre implication au niveau du Plan Climat de la Ville de Strasbourg et plusieurs conventions conclues avec la filière de l'énergie nous ont permis de formaliser de nouveaux engagements en matière de développement durable. Les synergies ainsi obtenues se traduisent en un effet d'amplification de l'efficacité globale des actions menées.

## L'innovation dans l'habitat individuel dense : La Cité manifeste à Mulhouse

**Pierre ZEMP** est Directeur Général de la SA d'HLM SOMCO depuis 1995, et Directeur Général du CIL de Mulhouse depuis 1993. De 1980 à 1993, il a occupé la fonction de Sous-directeur du CIL de Mulhouse. Pierre Zemp est également président de différentes Associations dans le domaine du logement. Il a suivi un cycle de formation à l'IHFI (Institut de Haute Finance) et est titulaire d'une Maîtrise en droit privé (1974).

L'idée de la Cité Manifeste a émergé à l'occasion du 150<sup>e</sup> anniversaire de la SOMCO (Société mulhousienne des cités ouvrières), la plus ancienne société HLM de France, créée en 1853. Le quartier créé en 2001 a été livré en 2005. À côté de la cité ouvrière historique de Mulhouse, dont les plans – voirie et carré mulhousiens – ont été largement exportés, l'ambition était alors de relancer l'innovation pour proposer un logement social qui susciterait l'envie d'habiter. L'idée était de proposer un contexte qui corresponde à ce qu'attendent les locataires. La SOMCO avait auparavant monté plusieurs expériences de projets associant les locataires pour répondre à leurs attentes. Mais elle devait faire face à chaque fois au décalage entre ses ambitions et la réalité du projet immobilier, car il faut 5 ans pour qu'un projet sorte de terre, et le locataire ne peut souvent pas attendre.

Pour la construction de cette cité, il a été décidé de faire appel à des architectes reconnus qui devaient engager une véritable réflexion sur le logement social. Après plusieurs échecs auprès des cabinets d'architecture, le projet a trouvé un écho favorable auprès de Jean Nouvel, qui a accepté de prendre en main le projet, à condition d'y associer des architectes « émergents ». Trois agences ont été contactées en France : celles de Mathieu Poitevin, Duncan Lewis, et Anne Lacaton et Jean-Philippe Vassal. Un architecte étranger – Shigeru Ban – a également été associé au projet. Les architectes ont défini le projet ensemble, avec la mission de répondre par la cellule du logement aux attentes des locataires.

Le projet s'inscrit au centre de la cité ouvrière historique, sur le terrain de l'ancienne usine. Le plan masse laissait une très faible part à la créativité. Le plan de voirie à l'américaine présente de petites rues qui se croisent. La nouvelle trame viaire a été reliée à l'existante, ce qui a permis de dégager 5 terrains orientés de la même façon. Chaque équipe a planché sur un terrain, attribué de manière aléatoire, à l'exception du terrain réservé à Jean Nouvel en raison de sa complexité.

Le cahier des charges remis aux architectes comprenait :

- un rappel historique sur la cité ouvrière et ce qu'elle a représenté dans l'histoire européenne du logement social,
- le cadre juridique du projet : la réglementation HLM et les règles d'urbanisme de Mulhouse, le projet s'inscrivant dans le GPV (Grand projet de ville),
- la méthode de travail : les cinq équipes devaient travailler ensemble en concertation.

Les réunions avec les concepteurs ont permis de déterminer trois axes fondamentaux :

- Mettre le locataire au centre du débat, pour qu'il puisse participer à la mise en scène de sa vie et déterminer ses besoins ;
- Créer du lien social : les architectes ont travaillé sur la hiérarchisation des espaces pour bien déterminer ce qui est public et ce qui est privé, mais aussi faire le lien entre les deux pour créer de la convivialité.
- Trouver un équilibre entre le végétal et le bâti. Les espaces publics ont été aménagés de manière concertée. La SOMCO a fait appel à Yann Kersalé, artiste, pour mettre en place un éclairage nocturne qui contribue à la qualité du lieu. L'ambiance particulière de la cité crée un sentiment d'appartenance au quartier de la part des habitants.

Après l'entrée des locataires dans les logements, la SOMCO a mis en place un suivi semestriel auprès des habitants pendant 5 ans pour estimer leurs besoins, leurs modes de vie et leur réception des logements, en relation avec le maître d'œuvre. Aujourd'hui, une nouvelle étude est lancée par l'Observatoire de l'architecture et de l'habitat pour relever les éléments innovants de la Cité Manifeste, de manière à ce qu'ils soient utilisés dans d'autres projets.

La SOMCO a elle-aussi tiré les enseignements de ce projet : elle réalise aujourd'hui 51 logements dans la ZAC Vauban Neppert avec l'architecte Nicolas Michelin, sur le principe des logements créés à la Cité Manifeste par Lacaton et Vassal : des bâtiments très peu consommateurs en énergie.

Au départ, la réception des logements par les habitants était assez problématique, certains devant faire face à un choc sévère face à l'architecture de la Cité manifeste. Ceux qui ont accepté cette architecture et ses contraintes y vivent très heureux, la rotation étant très faible depuis l'entrée des locataires dans les logements.

## Un immeuble en autopromotion porté par des personnes âgées, quartier Loretto à Tübingen (Allemagne)

**Margot KAISER** 72 ans, est libraire et professeur. Elle travaillait pour des maisons d'édition. Relativement tôt, avant même d'être à la retraite, elle s'est intéressée au thème du logement des personnes âgées (« Wohnen im Alter ») et a collaboré à titre honorifique avec le service d'aide au logement pour les personnes à mobilité réduite. Elle est également membre d'une commission qui décerne le label de qualité aux logements assistés dans le Bade-Wurtemberg. Co-initiatrice du projet « Vieillir ensemble » dans le quartier du « Loretto », elle a pris en charge sa construction (bénévolement) en tant qu'administratrice.

La maison du projet « Vieillir ensemble » comprend huit appartements en propriété (de 70 à 121 m<sup>2</sup>) et, dans les parties communes, deux appartements pour visiteurs (14 et 19 m<sup>2</sup>), une salle communautaire (57 m<sup>2</sup>) et une terrasse sur le toit (110 m<sup>2</sup>). Le rez-de-chaussée compte deux espaces commerciaux (200 m<sup>2</sup> au total) – il s'agissait d'une requête de la ville.

Le groupe d'autopromotion qui a porté ce projet est constitué de douze personnes âgées de 55 à 75 ans (quatre couples et quatre femmes seules). Il a opté, après une longue recherche, pour le quartier de « Loretto », car de nombreuses commodités sont accessibles à pied : le centre-ville, la gare, les cabinets médicaux, tous les commerces de proximité, le théâtre et la Volkshochschule (institut de formation pour adultes). Un autre avantage : le terrain appartenait à la ville – le groupe a reçu une option d'achat valable six mois, ce qui a laissé le temps de chercher des personnes partageant les mêmes centres d'intérêts. Notre groupe de constructeurs (Baugruppe), seulement six personnes à l'origine, était issu d'un groupe de travail en charge depuis déjà trois ans du thème « Logements collectifs pour personnes âgées ». Il avait effectué la visite de plusieurs maisons dans lesquelles des formes d'habitat collectif avaient été testées. Nous avons trouvé les six co-constructeurs manquants par le biais de conférences, d'articles de presse et enfin d'annonces. Ce qui nous unissait : nous ne voulions pas vieillir seuls, mais vivre de manière autonome. Nous voulions entreprendre des choses ensemble, nous stimuler intellectuellement, nous soutenir dans les difficultés et dans les longues maladies – mais sur une base volontaire. Si des soins s'avéraient nécessaires, nous ne voulions pas dépendre les uns des autres, mais plutôt faire en sorte que les soins soient organisés.

La construction n'a duré qu'une année – de l'automne 2001 à l'automne 2002 – malgré de nombreuses difficultés. En fait, nous, les « Seniors », nous étions mis d'accord sur toutes les questions liées à la construction très rapidement. Nous pouvions respecter les coûts de construction budgétisés, avec beaucoup de contributions personnelles. En raison des nombreuses pièces annexes, le

coût de nos logements s'est avéré relativement onéreux. Aujourd'hui nous renoncerions sans doute à la grande terrasse sur le toit. La salle commune pourrait être plus petite et située au rez-de-chaussée plutôt qu'au troisième étage, et ainsi se substituer à un espace commercial. Nous irions également chercher davantage d'aides extérieures, comme un comptable professionnel et un chef de projet par exemple.

Désormais, nous ne sommes plus que dix dans la maison. Parmi les couples, deux époux sont malheureusement déjà décédés. Lorsque quelqu'un est malade et a besoin d'aide, il trouve le soutien nécessaire dans la maison : ses courses sont faites, ses repas sont préparés et ses médicaments sont livrés. Tous les services habituellement dispensés dans d'autres résidences collectives – de bon niveau – sont assurés. Même s'il n'y a pas autant d'initiatives communes que nous l'avions imaginé au départ, nous ne regrettons pas la construction de notre maison. Nous sommes encore tous très actifs et donc rarement tous au même moment dans la maison. De temps à autre, nous nous organisons pour sortir au théâtre ou à des concerts à plusieurs, et échanger sur notre vécu. Nous célébrons les anniversaires, l'Avent, la Saint-Sylvestre... Quelques uns d'entre nous organisent des concerts, des conférences, des lectures de contes entre autres, auxquels les riverains du « Loretto » sont également invités.



## Nature et biodiversité en ville

### Atelier Sensibilisation et connaissances

- La ville-nature ..... p 77  
Yves CHALAS, sociologue urbaniste,  
professeur à l'Institut d'urbanisme de Grenoble
- La ville vue par les défenseurs de la nature :  
Nouvelles perceptions et stratégies urbaines. .... p 78  
Joëlle SALOMON-CAVIN, Université de Lausanne Amphipôle

### Atelier Actions

- Le vivant en ville ..... p 80  
Marco MORETTI, group leader, Swiss Federal Research  
Institute WSL
- Intégration de la biodiversité dans les projets urbains. .... p 82  
Damien PROVENDIER, Plantes et cité
- Nature spontanée en ville à Strasbourg. .... p 83  
Suzanne BROLLY, chef de projet Biodiversité urbaine,  
Communauté urbaine de Strasbourg

### Atelier Retours d'expériences

- *Lille : la nature au coeur de la stratégie de territoire*  
*Pierre DHENIN, Espace naturel Lille Métropole \**
- Jardins sur les toits et jardins collectifs à Montréal  
(Québec, Canada). .... p 85  
Ismaël HAUTECOEUR, réseau des jardins sur les toits

\* résumé non communiqué

## La ville-nature

### Yves CHALAS - Grand témoin

Professeur à l'Institut d'urbanisme de Grenoble de l'Université Pierre Mendès France, M. Chalas est chercheur à l'UMR PACTE/CNRS (Politiques publiques, Action politique, Territoires). Les mutations urbaines contemporaines constituent son domaine d'enseignement et de recherche. Il est notamment l'auteur de *La ville Émergente* (L'Aube, 1997), de *L'invention de la ville* (Anthropos-Économica, 2000), de *Villes contemporaines* (Cercle d'Art, 2001), de *L'imaginaire aménageur en mutation* (L'Harmattan, 2004), de *L'Isle d'Abeau, de la ville nouvelle à la ville contemporaine* (La Documentation française, 2005), de *La mobilité qui fait la ville* (CERTU, 2008), de *Comment les acteurs s'arrangent-ils avec l'incertitude ?* (Archives contemporaines, 2009).

La nature a toujours été présente dans la ville, à des degrés divers. Il y a toujours eu des jardins, des squares, des parcs dans les villes. Le lien entre ville et nature n'est pas nouveau. Ce qui change, d'une époque à l'autre, ce sont les caractéristiques de ce lien, autrement dit la définition de ce lien ou la logique du rapport entre ville et nature. Ce qui est nouveau aujourd'hui dans nos villes, c'est précisément l'avènement, porté par le développement durable, mais aussi par l'évolution des modes de vie et de la demande urbaine de nature, d'un lien ou rapport autre à la nature. Qu'y a-t-il de spécifique et d'inédit historiquement dans les rapports contemporains de la ville à la nature ? En d'autres termes, quelle nature et quel paysage sont ceux de la ville contemporaine ? Le travail de synthèse des résultats de recherche dont il sera fait état montre que le processus d'invention de la ville-nature contemporaine peut être défini par cinq concepts clés :

- Interpénétration : entre ville et nature ;
- Centralité : la nature en tant que nouvelle centralité urbaine verte ou bleue,
- Sensorialité : ou demande sociale de nature sensible, c'est-à-dire de nature pratiquée et vécue avec l'ensemble des sens corporels ;
- Monumentalité : la nature comme nouvelle monumentalité urbaine ;
- Vide structurant : les espaces naturels non bâtis centraux ou périphériques structurant l'urbanisation au même titre que les espaces bâtis ou les équipements dit structurants.

## La ville vue par les défenseurs de la nature : Nouvelles perceptions et stratégies urbaines

**Joëlle SALOMON CAVIN** est maître-assistante en politiques territoriales à l'Université de Lausanne et chercheuse associée au CNRS. Elle s'intéresse aux fondements imaginaires et aux effets territoriaux des relations ville-campagne, ville-nature. Ses recherches portent sur l'hostilité à l'égard de la ville, les stratégies urbaines des défenseurs de la nature et l'agriculture urbaine. Elle a publié en 2005 *La ville, mal-aimée ?* et en 2010 *Antiurbain, origines et conséquences de l'urbaphobie* (aux PPUR).

Actrices traditionnelles des milieux non bâtis, les associations de protection de l'environnement s'intéressent de plus en plus à l'aménagement des villes en investissant leurs moyens dans des domaines comme la réutilisation des friches urbaines, l'amélioration de la qualité de l'environnement naturel et construit en ville ou encore la promotion de quartiers durables.

Dans le cadre d'une recherche financée par le fonds national suisse, les stratégies urbaines de l'association de protection de la nature Pro Natura ont été analysées et comparées à celles du WWF en Suisse et de la Campaign to Protect Rural England (CPRE) en Angleterre (Salomon Cavin, 2006).

Cette étude montre que l'émergence de ces stratégies qui intègrent la protection de la nature dans la ville s'explique en tout premier lieu par la volonté de lutter contre l'étalement urbain et la nécessité, dans un monde de plus en plus urbanisé, de prendre en compte le territoire dans son entier pour protéger la nature où qu'elle se situe.

De telles stratégies sont également révélatrices d'une évolution des représentations du rapport ville-nature (Salomon Cavin, Carron, Ruegg, 2010). Traditionnellement la ville est en effet considérée comme un milieu hostile qui détruit la nature. À cette image négative, se superpose désormais celle d'une ville où la nature peut s'épanouir ; une ville qui peut recéler une étonnante diversité biologique. Surtout, la ville apparaît de plus en plus comme un milieu nécessaire à la nature parce qu'une urbanisation dense et attractive est supposée gage de préservation de la nature hors la ville. Faire de la ville un lieu habitable et désirable devient ainsi un moyen parmi d'autres de préserver les milieux naturels.

À ce stade d'émergence des stratégies urbaines des défenseurs de la nature, deux tendances se dessinent :

- La première est une évolution du rôle traditionnel des associations étudiées et de leurs modes d'actions. Connues comme gardiennes du paysage, celles-ci s'orientent de plus en plus vers des stratégies proactives de promotion de certains modèles de développement urbain type écoquartiers. Pour par-

venir à de telles propositions, l'aménagement du territoire devient une compétence qui s'ajoute à l'expertise naturaliste dans leur action en faveur de l'environnement.

- La seconde tendance est une remise en question de la définition même de la nature digne d'être protégée. Avec comme objectif la promotion de la qualité de vie en ville, la valeur écologique de la nature n'est plus le seul critère pouvant être mobilisé pour déterminer si un espace doit être protégé ou non. La valeur sociale de la nature (ses avantages en termes de qualité de vie) est aussi un argument mobilisé pour justifier la protection. Outre la question des définitions « naturalistes » et « sociales » de la nature, des conflits peuvent porter sur l'articulation des échelles de l'action écologique : densifier la ville revient à construire dans les espaces libres qui s'y trouvent alors que ces mêmes espaces peuvent être jugés dignes d'être protégés. Ainsi, une question récurrente est de savoir comment concilier protection des biotopes urbains (enjeu environnemental d'échelle locale) et densification de la ville (enjeu environnemental d'échelle régionale).

### *Bibliographie*

CARRON, C., SALOMON CAVIN, J., RUEGG J. La préservation du sol dans un espace de plus en plus urbanisé : vers des stratégies intégratives ? Le cas des défenseurs de la nature, Rapport de recherche de l'IPTEH n°1, Université de Lausanne, 2009.

([http://www.unil.ch/webdav/site/ipteh/shared/Rapports\\_de\\_recherche\\_IPTEH/RR\\_IPTEH\\_01\\_2009.pdf](http://www.unil.ch/webdav/site/ipteh/shared/Rapports_de_recherche_IPTEH/RR_IPTEH_01_2009.pdf).)

SALOMON CAVIN, J. « La ville au secours de la nature. Une politique urbaine pour l'Angleterre rurale ». in *Espaces et Sociétés*, 126, pp.141-148, 2009.

SALOMON CAVIN, J., CARRON, C., RUEGG, J. « La ville des défenseurs de la nature : vers une réconciliation ? ». *Natures, Sciences et Sociétés*. vol. 18, 2, pp.113-121, 2010.

## Le vivant en ville

### BiodiverCity – Valeur écologique et sociale de la nature en ville

**Marco MORETTI**, biologiste et chef de groupe au sein de l'Unité de recherche Écologie des Communautés à l'Institut fédéral de recherches WSL, Bellinzona (Suisse). Responsable des projets BiodiverCity ([www.biodivercity.ch](http://www.biodivercity.ch)) et Réseau écologique en ville ([www.cces.ethz.ch/projects/sulu/ENHANCE](http://www.cces.ethz.ch/projects/sulu/ENHANCE)).

Beaucoup de gens pensent que les villes sont des endroits sans biodiversité et sans nature. Beaucoup pensent aussi que les besoins de la population urbaine ne sont pas compatibles avec ceux des animaux et des plantes. Mais les analyses scientifiques montrent une réalité bien différente: les villes européennes sont même des hauts lieux de biodiversité ! La conscience de sa valeur progresse. En Suisse, un récent projet du Fond National (PNR 54), a montré que, même dans les grandes villes, la faune et la flore sont aussi riches qu'en dehors de la ville. On compte ainsi quelque 600 animaux et 1200 plantes différentes dans la seule ville de Zurich, soit deux fois plus que dans les campagnes environnantes. La principale explication de ce constat réside dans le fait que de nombreuses espèces ont quitté les régions connaissant une agriculture intensive pour trouver refuge dans les villes.

La nature et la biodiversité rendent de précieux services à la société urbaine. Elles permettent par exemple de filtrer les matières nocives, de capter une partie des eaux de pluie. Elles procurent un certain rafraîchissement lors des journées de canicule ou encore constituent un sujet de pédagogie riche pour sensibiliser la population à l'importance de l'environnement. Les études démontrent aussi qu'une biodiversité riche va de pair avec un sentiment de bien-être dans la population. Selon les enquêtes les plus récentes, les habitants des villes donnent la priorité, parmi les éléments qu'ils apprécient, aux aspects «verts» qui sont aussi importants pour la biodiversité urbaine. Il s'agit en l'occurrence d'espaces verts diversifiés et riches en structures qui ne restreignent ni les mouvements ni la liberté individuelle des citoyens. Ces résultats ouvrent de nouvelles perspectives en vue d'un dialogue constructif entre les autorités locales, les urbanistes et tous les responsables des espaces verts municipaux. Grâce à ce dialogue, il sera possible de prendre des mesures appropriées favorisant un développement urbain durable.

L'année internationale de la biodiversité se termine. Elle a permis de montrer clairement que la biodiversité doit être bien mieux intégrée dans tous les processus de développement, économiques et sociaux. C'est le cas dans l'accord sur la biodiversité de Nagoya ou dans le projet de stratégie nationale pour la biodiversité. Étant donnée l'urbanisation croissante en cours dans le monde, la capacité des villes à réagir de façon dynamique aux changements globaux

pour répondre aux besoins de la population sera décisive. Un élément central de cette réaction sera la mise en équilibre de l'évolution du bâti et de la qualité des espaces verts. Le bien-être de la population et la biodiversité deviendront des indicateurs de succès. Le futur de l'aménagement du territoire passe par les espaces urbains. C'est dans ces 7 % du territoire national que 80 % des habitants vivent et travaillent. Les décisions qu'ils y mûrissent sont fortement influencées par la façon dont ils vivent leurs environnements.

### *Bibliographie*

GASTON, JK. "Urban ecology". In *Écological Reviews*. Cambridge, 2010.  
INEICHEN, S., RUCKSTUHL, M. *Stadtfauna 600 Tierarten der Stadt Zürich Haupt-Bücher*, 2010.  
LCHAT, T., PAULI, D., GONSETH, Y. *Der Wandel der Biodiversität in der Schweiz seit 1900. Bristol-Schriftenreihe, Band 2*, 2010.



photo CUS

## Intégration de la biodiversité dans les projets urbains

**Damien PROVENDIER**, ingénieur, écologue au sein de l'association Plante & Cité, centre technique national des espaces verts. Il est en charge de l'animation de la thématique Écologie urbaine et Gestion de la biodiversité.

Pour plus d'information sur Plante et Cité : [www.plante-et-cite.fr](http://www.plante-et-cite.fr)

Les villes représentent des contextes singuliers pour la biodiversité. Tandis que l'urbanisation croissante fragmente le paysage, les demandes de nature de la part des citoyens augmentent. Les acteurs associatifs et institutionnels (Europe, état, régions, collectivités) développent des initiatives de conservation et de sensibilisation. À l'heure où les décideurs affichent leurs ambitions pour la biodiversité, la compréhension des interactions entre la biodiversité et la ville est une préoccupation croissante pour les gestionnaires. Les espaces verts représentent des espaces de rencontre et de médiation entre des populations urbaines et une nature plus ou moins domestiquée. Les relations biologiques liées au mode de gestion doivent être confrontées aux relations sociales que l'homme entretient avec la nature. Quelle nature le public est-il prêt à accepter en ville ? Comment l'intégrer dans des villes de plus en plus denses ? Comment aménager des corridors écologiques dans la ville ? Comment établir des indicateurs pertinents ? Autant de questions auxquelles les scientifiques cherchent à répondre pour accompagner les dynamiques urbaines et sociétales.

À l'interface entre le monde de la recherche et les professionnels, la plateforme technique nationale Plante & Cité joue un rôle de médiateur scientifique et met en œuvre des études pour répondre à ces problématiques nouvelles et apporter sa contribution au développement de la nature en ville. Plusieurs études sont directement liées à des questions techniques : gestion des aires sablées, acceptation de la flore spontanée en tant qu'alternatives au désherbage, gestion des couverts enherbés... Des collaborations avec plusieurs programmes de recherche permettent également de valoriser des résultats scientifiques. De l'habitat (pied d'arbre, boisement) à la ville dans sa globalité (paysage, territoire), la diversité des sujets traités par Plante & Cité illustre la nécessité de raisonner à différentes échelles pour intégrer la biodiversité dans les projets urbains.

### *Bibliographie*

Biodiversité et territoires. La nature et la ville durable. Les notes de l'ETD, Centre de ressources du développement territorial, 2010, 40 p.

BOUTEFU (Emmanuel). Composer avec la nature en ville. Lyon : Éditions CERTU, 2001, 372 p.

AGGERI (Gaëlle). Inventer les villes natures de demain... Gestion différenciée, gestion durable des espaces verts. Dijon : Éditions Educagri, 2010, 199 p.

## Nature spontanée en ville à Strasbourg

**Suzanne BROLLY** travaille au sein du service Environnement et écologie urbaine de la Communauté Urbaine de Strasbourg, où elle est notamment chef du projet « zéro pesticides », visant à réduire l'emploi des produits phytosanitaires sur le territoire de la CUS.

Ce projet a progressivement donné naissance à une démarche plus globale visant une intégration de la biodiversité dans les projets d'aménagement et de gestion. Aujourd'hui il s'agit de construire une ville en nature et une trame verte à l'échelle de la CUS.

Créée en 1967, la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) regroupe aujourd'hui 28 communes. Ces 28 communes conservent chacune leurs actions propres en ce qui concerne la vie quotidienne des habitants et leur identité culturelle spécifique. L'intercommunalité est une pratique qui recouvre les actions dans des domaines de compétences très précis : la voirie et la signalisation, les transports urbains (dont le tram), l'eau et l'assainissement, le ramassage des ordures ménagères, mais aussi l'urbanisme, l'habitat, le développement économique.



La CUS bénéficie d'un patrimoine biologique et paysager exceptionnel reconnu au niveau international. Il représente à la fois un élément d'identité locale et un élément fort d'attractivité du territoire. Les espaces le long du Rhin regroupent les milieux les plus remarquables : ils correspondent à l'ancien champ d'inondation du

fleuve et constituent une mosaïque de milieux abritant le cortège d'espèces le plus diversifié observé en région continentale. Ce secteur fait l'objet de mesures de gestion et de protections appropriées menées notamment par les communes.

Dans une agglomération de forte densité et dans un contexte de limitation de l'étalement urbain, le défi majeur est ainsi d'allier la préservation du patrimoine naturel à la satisfaction des attentes des citoyens en matière de cadre de vie et de loisirs.

Protéger et étendre la biodiversité est de la responsabilité des collectivités territoriales, c'est pourquoi la collectivité assure le suivi de la biodiversité, favorise les projets d'urbanisme qui intègrent la nature et développe l'éducation à la biodiversité, en partenariat avec la société civile.

La démarche « Zéro pesticides », engagée en décembre 2007, a enclenché une nouvelle conception de la nature qui dorénavant a droit de « cité » au cœur des zones urbanisées. Aujourd'hui, il est attendu de la nature en ville qu'elle devienne un élément clé d'une nouvelle qualité urbaine au bénéfice de la biodiversité.

Cette alliance implique une acculturation des services afin de l'intégrer en amont, lors de la planification et de l'aménagement urbain et bien entendu dans les plans de gestion des espaces publics.

C'est aussi le regard et les pratiques des concitoyens qui peuvent porter ces enjeux de biodiversité à travers des techniques de jardinage plus écologique et une acceptation de la végétation spontanée.

La collectivité vise également à pérenniser l'agriculture périurbaine et à l'orienter autant que possible vers une production nourricière, respectueuse de l'environnement, pour la distribuer directement sur le bassin de consommation que représente l'agglomération de Strasbourg. Cette stratégie de parcimonie dans l'usage des terres, destinées à une agriculture "de sens", serait aussi plus génératrice de biodiversité.

Appuyé sur l'armature des trois trames structurantes de l'agglomération (verte, bleue et transports collectifs), le projet ÉcoCité a pour objectif de faire de Strasbourg une métropole verte et responsable, consciente des enjeux environnementaux et climatiques qui se présentent à ce siècle.

photo CUS



*Les journées européennes des éco-quartiers*

## Jardins sur les toits et jardins collectifs à Montréal (Québec, Canada)

**Ismaël HAUTECOEUR** est architecte paysagiste et philosophe de formation. Il travaille depuis plus de dix ans au développement et à la promotion de l'agriculture et de l'aménagement comestible en milieu urbain. En plus de développer de façon participative de nouveaux espaces verts, comestibles et communautaires, il est un des fondateurs du regroupement des jardins collectifs du Québec (RJCQ). Entre 2003 et 2010, il a coordonné le projet des jardins sur les toits au sein d'Alternatives. Il gère maintenant son entreprise spécialisée dans les aménagements comestibles et écologique. En bon jardinier philosophe, il a la tête dans les nuages mais garde tout de même les pieds sur terre.

[www.lesjardins.ca](http://www.lesjardins.ca) ; [www.rjcq.ca](http://www.rjcq.ca)

L'agriculture urbaine, ou plus simplement le fait de cultiver des fruits et légumes en milieu urbain, fait de plus en plus partie intégrante du paysage Montréalais. Bien qu'ignorée des pouvoirs publics, des professionnels et des décideurs, l'agriculture urbaine est en pleine expansion et se diversifie.

Montréal est bien connue pour son programme de jardins communautaires (le plus grand en Amérique du nord) qui compte 100 jardins et environ 15 000 jardiniers. Depuis une dizaine d'années, les jardins collectifs sont apparus dans le décor et comptent plus de 50 jardins fréquentés par environ 2000 jardiniers. Les jardins communautaires sont des lots individuels de 3 x 6 m tandis que les jardins collectifs sont de dimensions variables et sont partagés par plusieurs personnes pour tisser des liens sociaux dans une optique d'apprentissage.

Difficiles à gérer en raison d'une faible participation et d'une réglementation excessive, les jardins communautaires n'ont pas évolué depuis trente ans. La structure de gouvernance est un partage de responsabilités entre un conseil d'administration élu par les jardiniers, un agent de développement et un animateur horticole fourni par l'arrondissement de la ville. Les jardins collectifs, gérés par des organismes à but non lucratif, s'adaptent davantage aux espaces disponibles et à la clientèle de jardiniers. Ils ont un plus grand potentiel d'appropriation par les jardiniers étant donné l'absence de règlements, mais restent généralement sous contrôle des groupes porteurs.

Les jardins dans les arrière-cours, sur les balcons constituent la base de l'iceberg de l'agriculture urbaine dont les jardins organisés ne sont que la partie émergée. Culture de proximité, éléments d'identités, expressions culturelles et gastronomiques, les ruelles de Montréal cachent de véritables jardins secrets très productifs dont on ne connaît parfois pas les plantes ni leur usage.



L'alimentation est à la base des cultures et on peut faire le tour du monde en découvrant ce qui se cache dans ces jardins: recettes inusités, usages inconnus, transformations incroyables.

L'agriculture urbaine, plutôt que d'être cachée dans les arrière-cours, devrait être fièrement exposée en façade. Elle est avant tout une culture urbaine. Elle peut remettre en question les usages traditionnels de l'usage au sol et permettre un partage plus égalitaire des espaces privées sous utilisés.

Pour compléter les multiples plantes potagères annuelles qu'on retrouve à Montréal, on voit s'enraciner des vivaces comestibles : petits fruits, arbustes et arbres fruitiers. Des projets d'arbres fruitiers parrainés ont vu le jour à Montréal, où les fruitiers sont de plus en plus utilisés dans les projets d'aménagements et de verdissement.

Pour compléter le portrait de l'agriculture urbaine à Montréal, on doit mentionner les jardins sur les toits qui se sont répandus rapidement dans les dernières années. Jardins en bacs avec réserves d'eau, ces nouveaux jardins ont permis de verdir de nombreux espaces minéralisés et inutilisés. Ces jardins ont véritablement lancé le mouvement car ils ont permis à de nombreux citoyens de s'initier au jardinage dans les interstices de la ville.



## Ville désirable et dimension sociale de la ville durable

### Atelier Sensibilisation et connaissances

- La ville doit être désirable ..... p 88  
Jean-Yves CHAPUIS, consultant, vice-président de Rennes Métropole chargé des formes urbaines
- Urbanisme et réappropriation de l'espace public ..... p 91  
Loïc JOSSE, urbaniste

### Atelier Actions

- La maison des générations Heslach à Stuttgart (Allemagne) ..... p 92  
Carola HAEGELE, fondation Rudolf Schmid et Hermann Schmid
- Initiatives de (ré)appropriation de l'espace public, pour recréer du collectif ..... p 95  
Joséphine DE BOISSESON, association l'AHBAK (Strasbourg)
- L'éloge de la lenteur : L'exemple de la « Cittaslow » de Waldkirch (Allemagne) ..... p 99  
Richard LEIBINGER, Maire de Waldkirch, coordinateur du réseau des Cittaslows en Allemagne

### Atelier Retours d'expériences

- Village durable et projet de vie : L'éco-village à Hjortsøj (Danemark) ..... p 102  
Pierre LECUELLE, membre fondateur de l'association d'habitants de l'éco-quartier
- Coopératives d'autorecupero (Rome) et Community land trusts (Grande-Bretagne), entre reconfiguration de l'habitat et requalification des habitants ..... p 105  
Yann MAURY, Politiste Entpe et Université de Lyon
- Espace public, temps public, corps public ..... p 108  
Nicolas TIXIER, bureau d'études Bazar Urbain

## La ville doit être désirable

### Jean-Yves CHAPUIS - Grand témoin

M. Chapuis a fait des études de Droit, de Sociologie et d'Urbanisme. Depuis 1979 il travaille dans l'urbanisme opérationnel. D'abord dans des sociétés d'économie mixte en Bretagne (la S.E.M.A.E.B et la S2R), puis à la Caisse des Dépôts en région Picardie. De 1989 à 1991, il travaille à la Délégation interministérielle à la ville. Parallèlement, il devient élu à la ville de Rennes en 1983, d'abord en charge de l'Aménagement des quartiers, puis délégué à l'Urbanisme et à l'Aménagement. Depuis 2001, il est vice-président de l'agglomération rennaise chargé des formes urbaines. Il est membre du comité d'orientation du plan urbanisme construction et architecture (PUCA) depuis 1998. Il a été Directeur de l'École d'Architecture de Bretagne de 1997 à 2002, et il enseigne à l'I.F.U. (Institut Français d'Urbanisme) et à l'École d'Architecture Val de Seine.

Il est Consultant en Stratégie urbaine et Projet urbain depuis Janvier 2003 et travaille pour les communautés urbaines de Bordeaux, Lyon, Strasbourg et les villes d'Amiens, La Roche-sur-Yon, Bailleul, Béthune, Saint Germain en Laye...

*« La ville n'est pas durable, c'est le développement qui doit être durable. La ville ce sont des relations humaines qui doivent être les meilleurs possibles. La ville doit pouvoir s'adapter aux évolutions sociétales »*

**« La ville n'est pas durable ».** Les agglomérations doivent en France être plus fortes et doivent accueillir de nouveaux habitants qui intègrent aujourd'hui la ville. En clair, cela signifie qu'il va falloir fabriquer de la ville et donc des logements, avec le souci de ne pas aggraver le phénomène d'étalement urbain. Or, fabriquer la ville ne se fait pas au doigt mouillé. Il s'agit de répondre à une multiplicité de problématiques d'ordre économique, social ou encore environnemental. Dans cette optique, les maires et les présidents des agglomérations doivent faire de la « stratégie urbaine ». Les collectivités établissent des Schémas de cohérence territoriale, des Plans locaux d'urbanisme, des Programmes locaux d'habitat. Or on n'habite pas un Scot, un PLU ou un PLH, mais des maisons, des appartements, dans des quartiers.

Quand on vieillit et qu'il faut prendre sa voiture pour aller chercher sa baguette de pain, ça pose problème si on a des revenus modestes, qu'on gagne 500, 600 € par mois. Voilà une vraie problématique. Il est bien d'habiter un endroit où les services de la vie quotidienne sont à proximité. Il faut faire attention aux revenus de nos concitoyens. Si on ne part pas de ces questions pour travailler sur la ville, on raconte des choses qui relèvent de l'esthétisme architec-

tural ou urbanistique qui ne touchent qu'une minorité. La fabrique de la ville doit aussi se penser à l'échelon individuel, de la personne. Nous vivons dans une société inégalitaire. Prenons le cas de Rennes métropole, un tiers des ménages vivent avec moins de 1 700 € par mois, un autre tiers avec moins de 2 500 €. Si on n'est pas capable de permettre à ces ménages de vivre correctement, notre action publique n'a pas de sens. Il faut rechercher des solutions adéquates, personnalisées.

Architectes, urbanistes, maîtres d'ouvrage doivent s'ouvrir aux sciences sociales : il faut des sociologues, des économistes, des biologistes... Il n'y a pas que le projet spatial, il y a le projet sociétal. Difficile également de se passer d'une réflexion sur les questions environnementales ou celles qui concernent les transports... La nature en ville c'est très important, les quais de la Garonne à Bordeaux ou les berges du Rhône à Lyon sont en ce sens exemplaires. Il s'agit d'inventer des formes urbaines qui correspondent aux changements de vie. La question de la mobilité est en ce sens fondamentale ; il faut construire des logements là où il y a des transports. Et puis, il y a l'aspect mixité sociale et surtout intergénérationnelle. C'est le problème des lotissements, hérités des années 70. Les couples sont arrivés jeunes avec des enfants, mais ils vieillissent en même temps. On se retrouve dans des quartiers où les gens ont le même âge, c'est dramatique ! Il faut faire de l'intensité urbaine, pas de la densité, en développant les relations sociales. Au fond, la grande question de l'urbanisme est là : c'est quoi faire société, c'est quoi vivre ensemble ? Verte et mixte, c'est ça une ville « durable » ?

La ville ce sont d'abord des relations humaines, c'est cela qu'il faut réussir. La ville désirable doit permettre à chacun de trouver sa place. Que la femme de ménage qui embauche tôt puisse accéder sans difficulté à son travail. La ville désirable, c'est une vie plus facile. Mon souci est là. Après, on peut faire de la technique urbaine, mais la ville n'est pas plus durable que numérique, c'est avant tout la rencontre de l'autre. L'ambition est de densifier les villes, comment faire pour que cela ne suscite pas davantage de problèmes ? Quand on construit, on doit le faire en renouvellement urbain c'est-à-dire en restructuration des centres-bourgs, en continuité de ce qui existe. Là, il faut faire très attention à faire des espaces végétalisés pour que la densité soit acceptable et acceptée. Pour que l'intimité soit préservée, la qualité de l'espace public est fondamentale. Qui doit être le maître d'œuvre de cette ville « désirable » ? Le politique ! Il doit avoir une pensée, des projets et défendre des objectifs. À Rennes, nous menons depuis des décennies une vraie politique foncière. On achète des terrains. Résultat, nous avons essentiellement des opérations pu-

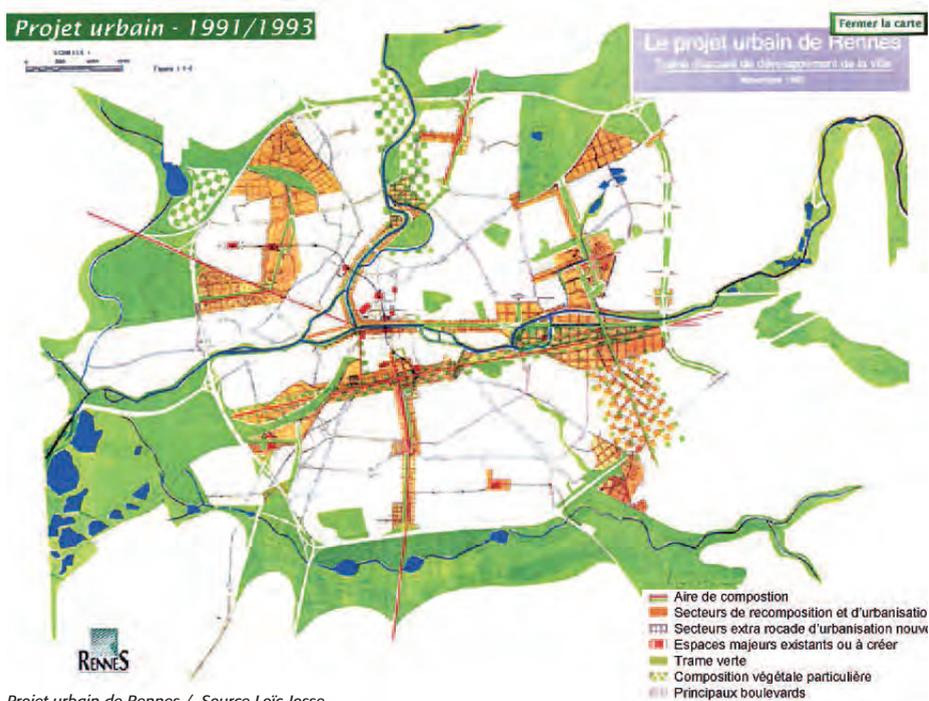
bliques. Il existe 70 Zones d'aménagement concerté (ZAC) sur notre agglomération. Si les promoteurs immobiliers ne se plient pas à notre exigence, ils peuvent passer leur chemin. Ici, nous partageons un « corpus » commun sur la manière de voir la ville et nous mettons en place les outils pour tenir cette exigence. Il ne sert à rien d'être d'accord sur des concepts, si on ne passe pas aux actes. La ville idéale existe-t-elle ? Il n'y a pas de connaissance parfaite de la ville, que des connaissances fragmentaires. La perfection n'est pas de ce monde. Mais il faut y tendre, dans un état d'esprit d'écoute et de décision. On créera toujours des problèmes en fabriquant la ville.

**La ville n'est pas seulement une idée spatiale elle est aussi une idée mentale.**

## Urbanisme et réappropriation de l'espace public

**Loïc JOSSE**, ingénieur ENPC en 1974 et diplômé en 1978 de l'École d'architecture de Paris la Villette, il soutient en 1978 un doctorat en économie et aménagement de l'espace et entame sa carrière du côté de la maîtrise d'ouvrage. Entre 1983 et 1987, il assure la direction de l'urbanisme opérationnel de la ville de Rennes puis rejoint l'Établissement Public d'Aménagement de la Défense. De 1987 à 1991, il est directeur de l'aménagement pour le bureau d'études PROJETUD à Paris.

En 1991, il fonde avec Patricia Martineau le Groupe d'architecture Ellipse et se lance dans la maîtrise d'œuvre. Installée à Paris, l'agence conçoit ses travaux en nouant trois échelles d'intervention le projet urbain, l'architecture et l'espace public. Depuis 2006, Loïc Josse est également Architecte conseil expert qualité urbaine des projets de l'ANRU.



Dans le cadre de l'atelier Ville Désirable, l'objet de cette intervention visait à présenter des processus de réappropriation de l'espace public dans les pratiques de l'urbanisme et l'évolution vers la conception d'espaces durables.

Ce processus est abordé à partir d'expériences personnelles effectuées à différentes échelles de temps ou d'espace : l'échelle des projets urbains et l'échelle opérationnelle de fabrication des quartiers.

**Le projet urbain de Rennes** élaboré dès 1990 illustre la grande dimension temporelle et spatiale de l'espace public réappropriée par les collectivités. La forme globale d'une ville constitue un véritable espace public mental, une

sorte de signature de la ville. Cette forme composée tout au long de l'histoire urbaine de la ville vient se superposer à l'espace public naturel que constitue le grand paysage naturel de la ville.

Le projet urbain de la ville consiste alors à réactiver les grands éléments de lisibilité de la ville et ses rapports à l'espace naturel : une forme lisible et compréhensible de la ville adaptée à son site naturel va induire une appropriation plus globale de l'espace par l'habitant et une plus value d'usage et de qualité.

Cette composition urbaine s'inscrit dans un processus de longue durée d'évolution des villes marqué par une certaine permanence des trames qui illustre d'une certaine manière une forme de résilience de la forme de la ville.

**Ainsi la ZAC de Beauregard à Rennes s'inscrit dans le projet urbain sous la forme d'un quartier de « bocage habité ».** C'est la double échelle de conception de l'espace public, d'une part les trames du projet urbain, le faisceau vert, etc... et d'autre part la volonté de révéler un site naturel fortement marqué par la topographie et le bocage qui ont conduit au concept structurant « d'espace public bocager » qui donne au quartier son identité.

La durée et la taille de cette opération permettent de saisir à la fois des éléments de permanence mais aussi d'évolution des concepts : quantité et qualité d'espace public, gestion des îlots. Au fur et à mesure, l'espace public se constitue dans le temps par l'appropriation qui en est faite par les habitants.

Les deux autres exemples cités, **la ZAC Intercampus à Amiens** et **le quartier de rénovation urbaine de Villeneuve La Garenne** viennent illustrer le caractère très contextuel de chaque concept d'espace public : l'espace public des jardins familiaux à Amiens et la grande promenade sociale à Villeneuve la Garenne.

En conclusion, l'analyse des pratiques de conception de l'espace public montre la prise de conscience des acteurs que l'espace public peut constituer en lui-même un facteur de durabilité dans une démarche d'éco-quartier qui ne se réduise pas à la mise en place d'un panel de technologies environnementales.

*Plan d'ensemble ZAC de Beauregard Quincé - Porte de Saint Malo  
Source Loïc Josse*



## La maison des générations Heslach à Stuttgart (Allemagne)

**Carola HAEGELE**, diplômée d'une maîtrise de philosophie et de lettres à Munich et d'études postuniversitaires dans le domaine de la gestion culturelle, dirige depuis 2005 le centre d'initiatives de la maison des générations Heslach de la fondation Rudolf Schmid et Hermann Schmid. Elle travaille auprès du bureau d'assistance publique de la capitale du Land Stuttgart.

La résidence intergénérationnelle Heslach de la fondation Rudolf Schmid et Hermann Schmid est un bâtiment multifonctionnel qui repose sur un concept unique : offrir à différentes générations, cultures et groupes un espace pour vivre, nouer des contacts, organiser des événements, s'informer etc. dans l'enceinte de la maison des générations.

Les générations et cultures sont réunies et les participants peuvent expérimenter le plaisir de « vivre ensemble ». La maison est ouverte à différentes associations et initiatives qui soutiennent et mettent en œuvre le concept intergénérationnel.

Cinq institutions, qui représentent les fondations du concept de la maison intergénérationnelle, sont regroupées sous le même toit :

1. Le centre de soins de l'entreprise personnelle « *Leben und Wohnen* » (*Vie et Habitat*),
2. Le MüZe Süd, centre de la famille de Stuttgart (association déclarée), un centre de la famille et du voisinage
3. Le centre d'initiatives du bureau d'assistance publique comme lieu de coordination pour les institutions ainsi que pour les associations et initiatives actives au sein de la maison,
4. L'initiative logement de l'association WABE e.V.
5. Un centre de services avec cabinets médicaux, centre de diaconie, banque, boulangerie, coiffeur, etc.

**Le centre d'initiatives**, en tant que bureau de coordination de la maison des générations Heslach, et sous l'administration du bureau d'assistance publique de la capitale du Land Stuttgart, organise environ 3 000 rendez-vous et événements dans l'année, pour les jeunes et les moins jeunes, les adultes, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les personnes de toutes nationalités. Ces initiatives comprennent : événements culturels l'après-midi, offres de conseil, cours d'informatique, conférences, fêtes et cérémonies. La mission centrale consiste à coordonner les activités des institutions, à entretenir des relations publiques et à offrir à **plus de 50 initiatives et associations du quartier** la possibilité de s'engager dans la maison des générations et l'espace pour le faire.

La palette des offres est conséquente : éveil musical pour les enfants, cours d'informatique, assistance sociale, rencontres de partenaires de loisirs et plus encore : chacun y trouve son compte. Échange et coopérations – avec les institutions, mais aussi avec les autres associations au sein de la maison – sont explicitement encouragés et favorisés par le « marché des possibilités », par une réunion des utilisateurs qui a lieu deux fois par an, et par des activités communes lors des fêtes organisées dans la maison des générations.

### **Café NachBARschaft dans le foyer de la maison des générations**

Le Foyer de la maison des générations est aménagé en café NachBARschaft (voisinage). Une cafétéria facilite l'art de « vivre ensemble » et le dialogue entre riverains, habitants et visiteurs de la maison des générations. Des offres complémentaires telles que des après-midis jeux et des divertissements sont organisés. Par ailleurs, des personnes qui interviennent à titre bénévole ou qui sont intéressées par une charge bénévole peuvent se rencontrer et échanger dans le nouveau café NachBARschaft. Un réseau d'associations, de professions libérales et de particuliers met ses services à disposition. La charge honorifique offre de multiples possibilités.

## Initiatives de (ré)appropriation de l'espace public, pour recréer du collectif

**Christiane GOETZ** est la présidente de l'Ahbak, l'Association des habitants Bourse-Austerlitz-Krutenau

La Krutenau est pour l'essentiel composée de 2 parties

- une part d'habitat ancien, dans le prolongement de la ville médiévale
- une part de constructions plus récentes datant de l'entre 2 guerres et de l'après guerre.

C'était, jusque dans les années 1970/80, un quartier à forte composante ouvrière, structuré autour de petits ateliers, petites usines et de la Manufacture de Tabacs (fermée le 1<sup>er</sup> juillet 2010).

Le quartier s'est transformé et accueille aujourd'hui une population de couches moyennes, de cadres, de jeunes – étudiants et travailleurs – ainsi qu'un foyer d'hébergement de personnes sans domicile.

On y vient pour travailler dans des administrations telles que la CAF ou la CPAM. Mais c'est aussi un quartier réputé pour sa vie nocturne : bars et restaurants.

Notre propos débute en octobre 2007 quand, après une bataille de plus de 4 ans, la place d'Austerlitz a été débarrassée de ses cars. En effet, la place d'Austerlitz, plus grande place du quartier mais aussi entrée dans la Ville, servait de dépose aux cars de touristes en visite à Strasbourg ; 250 à 500 cars y arrivaient pas jour, avec pour conséquences de nombreuses nuisances – bruit, pollution – mais aussi un réel danger pour les habitants et les passants.

C'est le décès de Mathilde, dame âgée du quartier décédée après avoir été renversée par un car, qui a mis un terme à la dépose, en octobre 2007.

En 2008 nous avons engagé une réflexion au sujet du devenir de la place, afin de lui restituer son statut de place du quartier : cette place nous la souhaitons conviviale et adaptée aux temps de vie des habitants et acteurs du quartier. Aussi, en partenariat avec la fédération des parents d'élèves (FCPE) et le centre socioculturel de la Krutenau (Cardek), nous avons organisé des Stammtisch : ceux-ci regroupaient de 40 à 60 personnes qui ont ainsi précisé leurs attentes en terme de fonctions, usages, aménagements futurs ; mais aussi en terme de circulation, déplacements sur la place et dans le quartier.

Des architectes urbanistes ont accepté de nous accompagner tout au long de ce travail en nous faisant bénéficier de leurs connaissances et expertises.

Un premier constat : la Krutenau est un quartier extrêmement minéral ; c'est un quartier qui est constitué d'une succession de places et placettes, ruelles et impasses. Au cours de nos Stammtisch une discussion s'est engagée sur l'intérêt d'une mise en végétation de ces espaces. Cela n'a pas toujours été

aisé : les représentations de ce que doit être une place – c'est-à-dire un espace de déambulation, minéral et arboré, avec peut être quelques espaces verts joyeusement agencés – sont très prégnantes.

Toutefois, en mai 2008 nous avons présenté un cahier des attentes à la municipalité nouvellement élue : il intégrait cette proposition de trame végétale, au sol et en élévation.

La municipalité nous a invités à contribuer à l'élaboration du cahier de charges préalable à l'aménagement futur de la place.

En 2009 nous avons poursuivi la réflexion au sein d'un atelier « de Quai à Quai » animé par Phillip Denking, enseignant à l'université de Karlsruhe. L'atelier a donné lieu à travaux d'étudiants illustrant les possibilités de mise en végétation.

À l'issue de cette période nous avons sollicité, auprès de l'adjointe de quartier, la possibilité d'organiser des plantations de pied d'arbres, place Ste Madeleine : la Ville nous a alors proposé ce qui est devenu notre jardin partagé.

Jardin Ste-Madeleine, photo CUS



**Joséphine de BOISSÉSON** est membre de l'Ahbak.

L'expérience de l'Ahbak avant la création du jardin partagé est constitutive de ce que nous faisons, au sein de l'association pour les projets de végétation mais aussi pour les autres projets. À savoir :

- Les habitants et usager de la Krutenau ont une telle connaissance de ce quartier que leur diagnostic vaut largement celui de spécialistes.
  - Il est important de mobiliser le plus largement possible afin de réunir les avis les plus complets. Pour ce faire, il faut savoir sortir des sentiers battus.
  - Toute réflexion est bonne à prendre. Il est arrivé un certain nombre de fois qu'un habitant fera une remarque ne faisant sens que bien plus tard.

En 2009, l'Ahbak prend possession de 285 m<sup>2</sup> de terre, gérés auparavant par le service des espaces verts de la Ville, sur la place Ste-Madeleine. Cela devient le jardin partagé de Ste-Madeleine. Ce n'est pas le premier jardin partagé à Strasbourg. Il en existait déjà un à HautePierre (quartier au nord-ouest de Strasbourg) et un autre au sein du centre socioculturel de l'Esplanade (de l'autre côté du canal). Mais c'était le premier à l'initiative d'une association de quartier. Cela fait beaucoup de sa spécificité parce que cela induit que le jardin n'est qu'un des « sujets » dont l'Ahbak s'occupe. À côté, l'association réfléchit au devenir des bains municipaux, de la manufacture des tabacs, toujours de la place d'Austerlitz, des circulations, du stationnement, du tissu commercial, du logement dans le quartier.

Depuis un an et demi (mars 2009), le jardin Ste-Madeleine s'est développé :

- un point de compostage (deux composteurs, une permanence le samedi matin et le mardi soir, ouvert à tous)
- davantage de monde à toute heure
- pas de dégradations majeures constatées – le jardin ne dispose ni de barrière, ni de clefs.

Le jardin partagé a été une manière d'investir par les plantes et l'humain cette place froidement minérale. En mars 2010, nous sommes allés plus loin en invitant les habitants à se ré-approprier d'autres rues, toujours par la végétation. Nous avons appelé ces « semis sauvages » Semis Liberté.



"Semisliberté" © Ahbak

Une matinée de semis de graines de mellifères, céréales, locales, raréfiées a été réalisée avec le Collectif de réappropriation de l'espace public (Crep). La première édition a rassemblé une bonne soixantaine de semeurs et aujourd'hui d'autres quartier de Strasbourg veulent faire la même chose chez eux l'année prochaine.

Ces rendez-vous nous ont permis :

- de voir émerger des projets similaires dans d'autres quartier, car les initiateurs venaient se renseigner auprès de nous. Aujourd'hui, la mairie a nommé un responsable spécifique pour les jardins partagés, la Communauté urbaine de Strasbourg un autre pour le compostage. Nous nous sommes fédérés récemment en un réseau des jardins partagés du Grand-Est
- de pouvoir présenter aujourd'hui des propositions de végétalisation de la Krutenau, qui émanent essentiellement de rencontres avec les habitants et concerne à la fois les interstices mais aussi les rues, les places, les cours, les toits, les façades, mais aussi les arbres et l'utilisation de l'eau.
- d'enclencher le rouage vers d'autres axes de réflexions qui dépassent le périmètre du quartier. Car quand on touche à la nature en ville, on s'aperçoit vite que s'y rattachent la gestion des jardins familiaux, le maraîchage de proximité et les circuits courts.

Parallèlement aux projets de jardins, l'Ahbak s'est emparé d'un certain nombre de sujet touchant le quartier. Elle s'est exprimée dans le cadre de consultation sur le plan local d'urbanisme, le réaménagement du Heyritz-Étoile, de Seegmuller, dans le cahier des attentes de la Manufacture, dans les réunions publiques et stammtisch organisés autour du devenir des bains municipaux, des petits commerces, etc. Chaque fois, l'association a témoigné de la nécessité d'exigences sociales et environnementales fortes. Mais nous restons des bénévoles, et notre investissement en terme de temps et d'énergie a ses limites.

# L'éloge de la lenteur : L'exemple de la Cittaslow de Waldkirch (Allemagne)

## Le plan d'urbanisme et de développement de la ville

**Richard LEIBINGER** est Maire de Waldkirch et représente le mouvement des Cittaslow en Allemagne.

### **Cittaslow ou le « Réseau international des villes du bon vivre »**

« Cittaslow » signifie littéralement « ville lente » (angl. : slow = lent ; ital. : città = ville).

Les villes possédant ce label arborent un logo composé d'un escargot de couleur orange, dont la coquille porte la silhouette d'une ville. À Waldkirch, est-il vraiment possible de vivre au « rythme des escargots », en anachronie par rapport au train de vie moderne rapide ?

« Cittaslow » désigne un mouvement international, qui, sur base de l'Agenda 21, veut atteindre une meilleure qualité de vie par un développement urbain durable et prudent. Ainsi « slow » désigne la prise de conscience selon laquelle la hâte et l'empressement nuisent à la capacité des hommes à vivre ensemble et selon laquelle, comme l'écrivit le Suisse Ivo Muri (Zeit AG), « une société qui n'a plus de temps, ne vit plus ».

Le mouvement « Cittaslow » a été constitué en 1999 en Italie par les maires de quelques villes déjà labellisées « Slow Food ». Huit critères cibles permettent à une ville d'obtenir le label « Cittaslow », en assurant un ordre social et les conditions environnementales du « bon vivre » : politique environnementale durable, structure de ville caractéristique, convivialité, culture et traditions, paysage culturel typique, produits typiques de la région, marchés régionaux, sensibilisation.

L'association des villes Cittaslow compte aujourd'hui plus de 130 partenaires dans le monde (Allemagne, Australie, Belgique, Danemark, France, Grande-Bretagne, Hollande, Canada, Nouvelle-Zélande, Norvège, Autriche, Pologne, Portugal, Suisse, Espagne, Corée du Sud, Turquie et États-Unis). Ces villes – dont la taille doit rester « humaine » – ne comptent pas plus de 50 000 habitants. Plus de la moitié d'entre elles sont en Italie, où le mouvement trouve son origine.

### **La Cittaslow de Waldkirch**

En 1983, Waldkirch comptait 19 100 habitants et 8 000 emplois. L'objectif était alors de développer la ville pour en faire un centre régional :

- Développer à la fois l'habitat et le travail ; Waldkirch ne peut pas devenir une ville-dortoir de Fribourg (située à seulement 15 km du centre de Fribourg, environ 12 minutes en voiture).
- Croissance prudente du nombre d'habitants ; nombre d'emplois stable. 2010 : 20 700 habitants, 8 300 emplois
- Faible taux de chômage (env. 3,1 %)

Waldkirch a été la première ville du Bade-Wurtemberg à adhérer au mouvement des cittaslows en 2002.

Ces dernières années, un nombre important de mesures ont été mises en œuvre afin de répondre aux exigences des trois piliers du développement durable (écologique, économique et social). Entre autres :

- Politique foncière durable  
Révision et actualisation des anciens plans locaux d'urbanisme : densification du tissu urbain existant et préservation des espaces verts.
- Politique de logement durable  
Logements en centre ville et mise aux normes énergétique des bâtiments.
- Politique d'infrastructures  
Assainissement énergétique / orienté sur le besoin dans les écoles, crèches, gymnases, infrastructures de loisirs (env. 35 M€ d'investissements)  
Extension du projet de train express régional, Breisgau-S-Bahn  
Réduction généralisée du trafic, réduction de la chaussée
- Politique communale énergétique et de lutte contre les changements climatiques  
Développement et mise en œuvre d'un modèle urbain bioclimatique (valorisation de l'urbanisme local ; mise en conformité des bâtiments, végétalisation des toits, gestion des eaux pluviales)  
Rachat des réseaux électrique et gazier, plus de 200 systèmes photovoltaïques sont exploités par les régies municipales
- Politique d'économie d'énergie conséquente dans les bâtiments publics et privés.
- Politique pour l'enfance, la jeunesse, les loisirs et politique sociale
- Politique culturelle locale
- 1998/2000 : Développement d'une charte Waldkirch 2020
- Slogan  
« Waldkirch, ville du bon vivre et de la convivialité – tournée vers l'avenir. »  
Autrefois indépendant des objectifs Cittaslow.
- Politique locale d'emploi et de formation
- Culture régionale du goût

**Bilan**

Les Cittaslows représentent un nouveau modèle pour l'urbanisme, afin d'aider les villes à développer des niches et à veiller à la qualité de la vie dans un monde de plus en plus frénétique. À une époque où le processus de mondialisation menace les spécificités des petites villes et leur vitalité, et où la plupart des débats sur l'urbanisme tournent autour des régions métropoles et des méga-régions, l'approche stratégique du mouvement Cittaslow offre la chance de refléter de manière critique le potentiel des petites villes, qui jouent le plus souvent un rôle décisif à l'intérieur des systèmes économiques régionaux.

Si elles se concentrent sur leurs qualités spécifiques et utilisent leur potentiel, les petites villes peuvent devenir des niches stables dans les économies régionales, nationales et mondiales, et contribuer pour beaucoup à façonner un avenir durable, en s'inscrivant complètement dans le sens du mouvement Cittaslow et de ses objectifs.

## Village durable et projet de vie : L'éco-village à Hortsøj (Danemark) Statuts du développement de l'éco village

**Pierre LECUELLE** est conseiller en environnement, spécialiste de la construction écologique et des énergies renouvelables. Il a passé 17 ans au Danemark où il a été très fortement engagé dans la réalisation de cet éco village. Il a été pendant 6 ans conseiller en environnement pour la ville de Aarhus, la deuxième grande ville du Danemark. En 2004/05, il a travaillé en Alsace pour le projet européen Energivie, avec pour fonction d'implémenter la construction basse énergie parmi les acteurs du bâtiment (HLM, communes, société d'aménagement). Il est aujourd'hui consultant pour différents projets de construction basse énergie et écologique au Danemark.  
[pierrelecuelle@gmail.dk](mailto:pierrelecuelle@gmail.dk)

### Caractéristiques de Hjortshøj

Localisation	12 km au nord du centre d'Aarhus, 820 mn du centre, Jytland, Danemark
Transport	Train régional « Aarhus-Grenaa » ou bus N° 58 depuis Aarhus
Fondation	1987 - 1ère maison construite en 1991
Superficie	23 ha Groupe 1 : 10 familles en maisons particulières Groupe 2 : 20 familles en appartement HLM Groupe 3 : 11 familles en maisons particulières Groupe 4 : 26 familles en appartement HLM Groupe 5 : 17 familles en copropriété Groupe 6 : 16 handicapées en collectif (en cours de réalisation) Groupe 7 et 8 : 23 familles en maisons particulières (en cours de réalisation)
Résidents	300 adultes et enfants. Définitivement établi, le village se composera d'environ 500 personnes. 20 ha sont une surface suffisante pour permettre en partie la production de viande et de légumes ainsi que le retraitement des eaux usées.
Style de vie	Habitat en propriété privée ou en location, agriculture organique, possibilité de repas en commun, entreprises de construction spécialisées dans la construction bioclimatique ou de production maraichère.

### Philosophie

L'éco-village est un cadre dans lequel les principes du développement durable sont expérimentés, mis en œuvre, et évalués à l'aune de la pratique de tous les jours.

L'éco-village n'est pas un lieu qu'on choisit pour s'isoler du reste de la société mais au contraire un lieu où les potentiels de développement et d'expérimentations sont facilités par la dynamique de groupe et à partir duquel il est possible d'influencer les politiciens, les professionnels et la population.

L'éco-village permet un style de vie où l'individualisme et le besoin de se réaliser personnellement se combine et trouve une balance avec la richesse, le bien-être et le besoin d'une communauté avec des gens de tous âges et de différentes origines.

## Démocratie locale et organisation

L'éco-village vise à prolonger les idées et les principes de démocratie locale et d'organisation coopérative. La structure de décision de l'éco-village est décentralisée. La plupart des initiatives et des décisions se prennent dans les groupes d'habitations ou dans les groupes de travail. Le conseil d'administration n'a qu'un rôle de représentation et de coordination. Les décisions concernant l'éco-village dans son ensemble sont prises à la réunion mensuelle.

Un projet ambitieux comme Hjortshøj est le résultat d'un engagement et d'une coopération renforcée entre un grand nombre de personnes à l'intérieur et à l'extérieur du projet. Ces réseaux internes et externes permettent une dynamique et une synergie qui stimulent la prise d'initiative.

## Structures actuelles

30 ha de terre, propriété de la commune d'Aarhus, ont été mis à disposition pour ce projet. Nous avons loué 2 000 m<sup>2</sup> pour notre entreprise de construction et 26 ha sont loués pour l'agriculture. Nous avons acheté 10 ha sur lesquels sont construites les habitations.

Nous avons aussi :

- une agriculture biologique (différents élevage et production de céréales),
- un maraîcher biologique (vend sur place et sur le marché d'Aarhus),
- une entreprise de construction, ØKOTECH, spécialisée dans le conseil et la construction bioclimatique,
- une production de chaleur basée 100 % sur les énergies renouvelables (plaquette, granulé et solaire) et un réseau urbain,
- différents services pour les habitants du village comme l'accès à la coopérative maraîchère, l'accès à l'auto-partage, l'accès à des salles de fêtes et de réunion, repas en commun.

## Écologie

La production et la consommation sont basées sur les principes écologiques.

### **Économie et avenir. Quelques témoignages des premiers habitants de l'éco-village**

« Étant pionniers dans notre domaine, nous avons dû paver le chemin et avons rencontré différentes difficultés et défis. Personnellement, je crois qu'il arrivera la même chose que ce qui est arrivé aux produits alimentaires de culture biologique – ils ont lentement fait leur chemin dans notre vie de tous les jours – et un jour les fonctionnaires de la planification demanderont le respect d'une série d'exigences écologiques avant d'autoriser une nouvelle construction ou la restauration d'une ancienne. »

« Garder les coûts bas s'est avéré difficile. Nous sommes en terre inconnue, et donc beaucoup de nos réalisations demandent de la recherche et du développement. Cela, bien sûr, coûte de l'argent. En outre, nous allons investir par ex. dans du chauffage solaire et dans des réservoirs d'eau de pluie, ce qui ne sera payant qu'à long terme.

Mais c'est essentiel de garder des coûts bas, autrement nous manquons complètement le but et nous ne pouvons pas nous permettre de vivre ici. Ca veut dire que nous devons faire des compromis écologiques. Certains de nos choix auraient pu être plus sains, mais ne sont pas compatibles avec l'économie. D'autres personnes pourront apprendre de nos expériences ; à eux d'aller plus loin dans un développement écologique. »

#### **Pour en savoir plus**

<http://www.arte.tv/fr/Comprendre-le-monde/ARTE-Journal>

<http://fr.euronews.net/2009/09/08/danemark-l-ecovillage-de-hjortshoj/>

<http://gen.ecovillage.org>

[www.inforse.org/europe](http://www.inforse.org/europe)

[www.terreaterre](http://www.terreaterre)

[www.andelssamfundet.dk](http://www.andelssamfundet.dk)

## Coopératives d'autorecupero (Rome, Italie) et Community Land Trusts (Grande-Bretagne), entre reconfiguration de l'habitat et requalification des habitants

**Yann MAURY** est docteur d'État HDR en Science politique, chercheur et enseignant à l'ENTPE et à l'Université de Lyon.

La question de l'habitat populaire doit être étendue et entendue au-delà du cadre bâti (appartement, immeuble), pour englober une dimension qui touche à *un projet de vie mis en commun*, c'est à dire à un projet résidentiel collectif fait d'objectifs et d'une vision du monde partagés. C'est le cas des « *Community Land Trusts* » anglo-saxonnes et des coopératives d'habitants latines (italiennes, argentines...) qui fondent leur identité sur cette notion d'habitat et d'auto-gouvernement partagés en référence à la « *théorie des communs* » (Commons) revisitée par les travaux d'Elinor Ostrom<sup>1</sup> nobélisés par un jury d'économistes en 2009. Dans le même temps, une ligne de démarcation doit être opérée en amont, entre la notion de « **partage** » d'ordre privé et d'inspiration sociale chrétienne et celle de « redistribution », issue du répertoire de l'action publique. La redistribution correspond en effet à une norme d'action publique qui opère en lien notamment avec ce qui a été dénommé jusqu'au milieu des années 80, *l'État Providence*. Or, sur la question de l'habitat populaire ou abordable, la catégorie d'action publique « **redistribution** » met fortement en tension la notion privée du « *partage* », dans la mesure où il apparaît que la responsabilité de la gestion du pauvre est désormais le plus souvent renvoyée en direction des associations caritatives et des Fondations. En d'autres termes, une *redistribution publique* inadaptée aux enjeux rend d'autant plus nécessaire le recours au partage privé. Ce qui pose au final la question de l'efficacité des politiques publiques de l'habitat et de l'imputation des responsabilités (*accountability*) entre acteurs publics (État, Collectivités territoriales, organismes HLM), privés et associatifs.

En réponse, les **coopératives d'habitants** - qu'elles soient d'inspiration anglo-saxonne (*Community Land Trusts*) ou latines (en référence au coopératisme italien<sup>2</sup>) - font la synthèse de ces notions de *redistribution (laïque) et de partage (chrétien)*, notamment à l'échelon local, par l'octroi de fonds de garantie ou de cautionnement municipaux, le recours à la finance éthique, l'engagement de politiques foncières locales ad hoc, mais aussi par le recours aux dons privés... Cette synthèse originale, à l'inverse de la logique financière des « *subprimes* », permet de « réencastrier » (selon la formule de Polanyi) la question immobilière au sein de la question sociale et politique.

Pionnière en Europe du sud, la région italienne du Lazio (Latium) vote en 1998, à l'unanimité droite-gauche, une loi régionale qui légalise toute occupation de bâtiments publics laissés vacants par son propriétaire (commune, or-

ganisme de logement...). Dans un partage des rôles qui donne lieu à des conventions dûment établies, les habitants coopérateurs assurent la remise en état des logements, tandis que le propriétaire (souvent la commune), dans une démarche « d'éco-habitat et de bio-architecture », prend à sa charge la rénovation des parties communes (installation de chauffage et cheminées solaires, dispositifs de récupération des eaux de pluie, utilisation de peintures biodégradables, mais également formation à ces techniques des coopérateurs volontaires...). Des ménages et personnes seules disposant de très faibles revenus, souvent victimes d'expulsions, retrouvent par ce biais un logement décent, le plus souvent localisé dans les centres urbains. Et pour certains d'entre eux, un emploi qualifié dans le tissu artisanal romain.

**Aux côtés de ces coopératives** « *d'auto récupération résidentielle* », se développe depuis le début des années 2000 une filière orientée vers l'autoconstruction accompagnée. Dans de multiples villes italiennes (Pérouse, Milan, Naples, Rome, Florence ou Turin), il est proposé en égales proportions à des classes moyennes mal solvabilisées, mais aussi à des populations issues de l'immigration et légalement établies sur le sol italien, un projet *coopératif d'accession sociale à la propriété*. En appui, coopératives d'habitants et collectivités territoriales mobilisent des institutions financières et bancaires originales, telles que la GEPAFIN (SEM de la région Ombrie) ou la « *banca etica* » (banque éthique), dont le rôle ne se borne pas à l'octroi de simples prêts bancaires, mais bien à un accompagnement sur la durée de projets immobiliers et humains.

**Pour leur part, les CLT** œuvrent sur la base de deux principes qui situent clairement dans une logique anti-spéculative :

- La mise en commun du foncier (land) propriété de la communauté et son découplage avec les logements abordables (*affordable housing*) proposés aux coopérateurs (*Communities of commoners*)
- En cas de revente de son habitation principale par un coopérateur, l'impossibilité pour ce dernier d'obtenir une plus-value supérieure à un seuil établi initialement. En moyenne à 25 % de la valeur initiale de l'immeuble qui est ainsi maintenu dans son statut de logement abordable.

Sans attendre le récent repositionnement de la commission européenne<sup>3</sup>, laquelle ne s'est toujours pas dotée d'un commissaire européen au logement (Maury 06 ; 09) il apparaît que coopératives d'habitants et « *Community Land Trust* », en passant du stade de *l'habitat insalubre et illégal*, à *l'éco-habitat*, *requalifient des publics en situation de forte marginalisation sociale et économique, tout en offrant une alternative à la logique de rente* qui sous-tend

l'ensemble du marché immobilier. Coopératives d'habitants et CLT conjuguent ainsi l'exigence d'une *double solidarité* à la fois verticale entre les générations (d'une génération à la suivante)<sup>4</sup> et *horizontale* au regard des besoins fondamentaux de nos contemporains les plus démunis<sup>5</sup>.

### Bibliographie

- MAURY, Yann. (Dir). Les coopératives d'habitants. Méthodes, pratiques et formes d'un autre habitat populaire. Bruxelles : Éditions BRUYLANT, 2009, 432 p.
- MAURY, Yann. Les HLM. L'État providence vu d'en bas. Collection Logiques politiques. Paris : L'harmattan, 2001, 280 p.
- MAURY, Yann. « Le logement social à Londres, Rome, Berlin, Barcelone ». In Les cahiers du CPVS. 2006.
- MAURY, Yann. Faut-il réinventer le logement social en Europe ?. Éditions du CERTU, 2006.
- MAURY, Yann. « Entre savoir-faire légitime de l'expertise et savoir-faire des habitants, une comparaison France/ Italie ». In Le contrôle de la qualité des logements. À la recherche de solutions nouvelles. Bruxelles : Éditions BRUYLANT, 2007.
- MAURY, Yann. « Le droit au logement opposable ». In Pouvoirs locaux. 2007.

<sup>1</sup> Prix Nobel d'économie. Octobre 09. Professeur de science politique à l'université d'Indiana. Cf. Ch Hess & E. Ostrom. "Understanding Knowledge as Commons. From theory to practice". Éditions MIT Press. Cambridge. 2007.

<sup>2</sup> Dès 1996 on compte en Italie plus de 3000 coopératives. Avec 100.000 associés, dont 75.000 salariés, 9000 bénévoles pour des services rendus à des centaines de milliers de personnes. Cf. J.L Laville « L'économie sociale et solidaire en Europe ». Les notes de l'institut K. Polanyi. 2000.

<sup>3</sup> La commission européenne, sans disposer de compétence propre sur le secteur du logement populaire, mais en s'appuyant sur les principes de libre concurrence et d'interdiction des aides publiques aux entreprises, ainsi que sur un contentieux européen relayé par des opérateurs privés – en a depuis les années 80, reformaté les contours dans le sens très restrictif d'une exception juridique. (Chekière.07) Relevons toutefois le changement radical de doctrine récemment opéré par la commission qui, en panne de modèle alternatif face à la crise financière internationale et à ses effets, entend désormais favoriser la « promotion rapide de produits verts, qui seraient en mesure d'améliorer la capacité énergétique des stocks de logements sociaux et publics ».... (Commission européenne. Bruxelles. Plan de relance économique. 26.11.08).

<sup>4</sup> « Le développement durable (soutenable) est un mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Deux concepts sont inhérents à cette notion : le concept de « besoins », et plus particulièrement des besoins essentiels des plus démunis, à qui il convient d'accorder la plus grande priorité, et l'idée des limitations que l'état de nos techniques et de notre organisation sociale impose sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir.» Cf. rapport Brundtland. Publié en 1987 par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement.

<sup>5</sup> J.P Maréchal. Dictionnaire de l'autre économie. Direction J.L Laville. 2006. Folio. 2006. Yann Maury. ENTPE- UNIVERSITE DE LYON 3

## Espace public, temps public, corps public

### Pratiques ordinaires, dispositifs narratifs, postures de projet

**Nicolas TIXIER** est architecte et docteur en sciences pour l'ingénieur (2001). Enseignant à l'École nationale supérieure d'architecture de Grenoble, chercheur au laboratoire Cresson (UMR CNRS n°1563), ses travaux concernent principalement les ambiances architecturales et urbaines. Il mène parallèlement une activité de projet au sein du collectif Bazar Urbain (lauréat du palmarès des jeunes urbanistes 2007), collectif pluridisciplinaire qui intervient sur l'espace urbain construit et social par la réflexion et l'action sur les usages, les ambiances et la conduite de projet. Bazar Urbain développe, avec un fort ancrage au terrain, des méthodes d'appréhension, d'analyse et de construction du projet en impliquant au mieux l'ensemble des acteurs.

[www.cresson.archi.fr](http://www.cresson.archi.fr)

[www.bazarurbain.com](http://www.bazarurbain.com)

#### **Le récit du lieu ou la production de représentations partageables**

Le déficit de représentations actuelles et ordinaires d'un territoire tel qu'il est vécu par les uns et par les autres rend toujours difficile le partage de réflexions quant à son devenir. Aussi, pour chaque action, nous proposons de prendre en compte les représentations et les pratiques habitantes comme matière première de l'élaboration du projet. Pour cela, nous utilisons un ensemble de techniques issues pour partie de la recherche urbaine (en particulier celles du laboratoire Cresson à l'ENSA de Grenoble) : marches commentées, coupes urbaines, cartes mentales, observations récurrentes, techniques de réactivation et micro-entretiens in situ.

L'ensemble de nos études s'appuie donc sur un travail de captation et de production de représentations (photo, vidéo, texte, dessin). Dans cette logique, il est nécessaire aujourd'hui d'inclure le fort potentiel de ressources qualitatives produites individuellement ou collectivement sur les réseaux sociaux et le web 2.0. S'intéresser à la fabrique ordinaire de la ville nécessite bien souvent de recueillir ce que l'on peut appeler le récit du lieu. Ce récit, tout en étant à chaque fois singulier, n'est jamais un. Par nature, il est pluriel et polyglotte. Il s'intéresse aux pratiques et aux ambiances. Il mélange passé, présent et futur et nous renseigne, habitants, décideurs comme concepteurs, sur ce qui fait le quotidien urbain, pour soi, tout autant que pour les autres. Si, pour beaucoup, recueillir ces récits n'est pas encore du projet, c'est au moins une mise en situation d'écoute, de réflexion et d'énonciation de son territoire et c'est, pour quelques-uns, déjà être « en projet ».

#### **Les marches commentées comme dispositif d'énonciation**

La méthode que nous utilisons le plus fréquemment est celle des marches commentées. Elles sont une manière de recueillir les perceptions et représentations de divers acteurs du lieu (habitants, usagers, techniciens, élus, etc.).

Une marche commentée est un entretien collectif qui se déroule sur place. Les habitants sont invités à raconter le lieu, tel qu'ils le vivent et tel qu'ils l'imaginent, alors qu'ils le parcourent. Leurs commentaires sont enregistrés et des appareils photos circulent dans le groupe afin d'illustrer les propos qui sont tenus. Les marcheurs se retrouvent ensuite dans une salle pour revenir sur l'expérience qu'ils viennent de vivre et dire ou redire ce qui leur paraît important. Une grande photo aérienne permet au centre de la table de resituer les images ou les paroles. Des livrets sont ensuite réalisés, cherchant à restituer l'esprit, sinon la lettre, des propos tenus. Ils sont ensuite offerts à chaque participant. La parole ainsi donnée est une parole rendue, enrichie par d'autres paroles, croisement de regards et d'expériences du lieu.

Le récit pouvant passer alors par la parole, la photo, le dessin, la vidéo. Cette parole tout à la fois ordinaire et experte nous est donnée le plus souvent sur site ; le lieu intervient alors comme un tiers entre le récitant et l'enquêteur.

### **La coupe urbaine comme dispositif de synthèse**

Nous proposons aussi selon les situations de réaliser de grandes coupes urbaines, véritables transects, pour croiser l'ensemble des données et des enjeux d'un territoire. La coupe urbaine est un mode de représentation qui permet d'articuler ce qui habituellement est séparé, à savoir les objets construits, les espaces publics, les milieux naturels, le monde sensible et les pratiques sociales.

Cet outil, nous l'utilisons suite aux repérages de situations comme un dispositif d'observation permettant l'analyse et le débat puis, comme un dispositif d'énonciation des principes de transformation. On peut sur une coupe développer des logiques de projet, touchant à l'habitat et au confort, articulant bâti et espaces publics, végétal et minéral, mobilités et contexte, etc. Lieu possible de l'inscription d'annotations, de textes, de schémas, de photos, la coupe est pour nous l'outil de formulation des logiques de transformation et de mutation des espaces, apte à placer l'usager au cœur même des représentations. La coupe permet aussi dans un premier temps d'échapper aux logiques de zoning qui ont une forte tendance à séparer les contextes et à simplifier les enjeux de transformation d'un lieu. (Cet outil a d'abord été élaboré dans le cadre d'une recherche, PIR Ville et Environnement – « L'ambiance est dans l'air », sur les sites de Grenoble et de São Paulo).

### **Quand l'outil d'analyse est aussi espace et temps de concertation**

Les outils proposés permettent d'impliquer l'ensemble des acteurs concernés :

- de l'habitant du quartier au citoyen de l'agglomération,
- de l'usager en transit, au travailleur journalier,
- du militant associatif, à l'investisseur potentiel,
- des techniciens de la ville, aux élus des collectivités territoriales.

Aucun des outils décrits précédemment ne peut être appliqué comme une recette. Ils nécessitent une adaptation en fonction des attendus de l'étude, des contextes, et des temporalités du projet en lien avec la commande. Ils nécessitent, bien entendu, un travail en amont de mobilisation des acteurs en partenariat avec la maîtrise d'ouvrage. Ce travail d'écoute et de récit, puis de mise en débats et en enjeux, garantit pour nous une implication des acteurs et une continuité de fait pour le travail de projet.

Ces méthodes ne sont pas en soi des outils de concertation, mais elles permettent d'abord d'énoncer les caractéristiques d'un site avec ses ambiances et pratiques, révélant par là même à la fois les éléments de son patrimoine et de son fonctionnement ordinaires. Elles permettent ensuite dans le rendu de ces paroles une connaissance entre acteurs des représentations et des enjeux de chacun (maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, maîtrise d'usage). Elles permettent enfin, par leur synthèse, de dégager des enjeux, de repérer des leviers et d'inventorier des idées pour le projet.

Pour ce type d'actions, nous travaillons régulièrement en collaboration avec Contrepoint - projets urbains, le groupe Chronos et Zoom Architecture.

### *Bibliographie*

ROUX, Jean-Michel, TIXIER, Nicolas (dir.). Hem. Les Hauts-Champs. La fabrication d'un quartier. Hem : Éditions CMH - Ville de Hem - BazarUrbain, 2009. 112 p.

BALEZ, Suzel, TIXIER, Nicolas. La place de la république en marches. Livret public. Paris : Éditions Bazar Urbain - Ville de Paris, 2009. 113 p. [disponible en ligne sur le site de la ville de Paris : <http://www.nxtbook.fr/newpress/Mairie-de-paris-direction-voirie-deplacements/Place-de-la-Republique-en-marches/index.php#/0>]

TIXIER, Nicolas (dir.). L'ambiance est dans l'air. La dimension atmosphérique des ambiances architecturales et urbaines dans les approches environnementalistes. Rapport de recherche PIR Ville et Environnement - CNRS - MEDDTL. Éditions Cresson - ENSA Grenoble, 3 Tomes, 2010.



## Éco-quartier, nouvelle illusion de la ville idéale ?

### Atelier Sensibilisation et connaissances

- Retour sur les utopies urbaines . . . . . p 112  
Henri BRESLER, architecte, professeur à l'ENSA Paris-Belleville
- Éco-quartier : Nouvelle utopie urbaine ? . . . . . p 115  
Taoufik SOUAMI, maître de conférences à l'Institut français d'urbanisme de l'Université de Paris 8

### Atelier Actions

- Cité-jardin, ancêtre de l'éco-quartier ? . . . . . p 122  
Éric CHENDEROWSKY, directeur de l'urbanisme,  
Communauté urbaine de Strasbourg
- Grands ensembles comme utopie urbaine . . . . . p 126  
Annie FOURCAUT, historienne de la ville,  
professeure à l'université Paris 1

### Atelier Retours d'expériences

- Quel type d'éco-quartier peut transformer la ville ? . . . . . p 128  
Franck FAUCHEUX, MEEDDM
- L'éco-quartier de Fribourg-en-Brigau (Allemagne) :  
Bilan 10 ans après sa construction . . . . . p 130  
Elsa GHEZIEL, consultante et habitante du quartier

## Retour sur les utopies urbaines

### Henri BRESLER - Grand témoin

Professeur honoraire à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris Belleville, à l'École Doctorale « Ville, transports et Territoires » et chercheur au laboratoire IPRAUS (Belleville). Titulaire d'une HDR, il a appartenu à l'équipe fondatrice du DEA et de l'École doctorale « Le Projet architectural et urbain ». Il est souvent appelé comme expert dans le cadre de missions pédagogiques et de formations (Ministère de la Culture), d'expositions, de concours d'architecture et d'urbanisme, ou sollicité pour mener des études par l'Atelier Parisien d'Urbanisme.

Cette contribution qui interroge les utopies urbaines dans la « longue durée » se donne pour objectif d'apporter une vision plus distanciée, voire critique, sur ce que l'on appelle communément aujourd'hui un « éco-quartier ». En effet, on peut s'interroger sur les mythes, les symboles véhiculés par ces nouveaux quartiers qui se parent d'une nature idéalisée où les « espaces verts » prédominent. Aussi, notre fil conducteur s'attache plus particulièrement à cerner non pas cette « nature végétale », mais bien plus la « nature des choses » (de rerum natura) telle qu'elle se révèle à travers l'histoire des utopies. Sans avoir à remonter à la plus haute antiquité, ce concept facilite l'appréhension des ruptures et des continuités qui s'avèrent parfois en phase avec la « nature » même des éco-quartiers. Le corpus retenu démarre avec l'ouvrage de Thomas More *L'Utopie* (1516) et se développe jusqu'à la fin du 20<sup>e</sup> siècle. Thomas More reprend à son compte le terme grec d'u-topos qui signifie « le lieu qui n'est pas » alors que le terme d'a-topos serait mieux approprié pour désigner l'absence même de lieu ou celui d'eu-topos pour faire valoir le lieu du bonheur. Notre exposé se développe en deux parties.

**La première partie** s'appuie sur cette quête de la « nature des choses » afin de saisir, à partir du 16<sup>e</sup> siècle, la vision géométrique, cosmique de la ville ronde ou carrée de la Renaissance et celle de la ville-nature des physiocrates du siècle des Lumières (Ledoux).

Dès le début du 19<sup>e</sup> siècle, avec l'avènement de l'industrialisation, de nouvelles formes d'utopies urbaines voient le jour, tels le village d'« Harmonie » (Robert Owen), le « Phalanstère » (Charles Fourier), qui entretiennent un rapport privilégié avec le territoire. Mais nombreux sont alors les détracteurs qui considèrent ces nouvelles « Icarie » comme de simples casernes ouvrières - prémices, dit-on, des grands ensembles - mal appropriées à la recherche d'un réel bonheur.

En réaction contre ces visions « carcérales », William Morris illustre ses *Nouvelles de nulle part* (1890) d'une architecture traditionnelle mettant en osmose ville et campagne. Que ce soit Ebenezer Howard avec *Les cités jardins de demain* et, par la suite, Raymond Unwin, Einrich Tessenow, ou encore Tony Garnier avec sa proposition de *Cité industrielle*, chacun se singularise dans la conception de sa future « country-city ». L'exemple le plus spectaculaire réside dans la proposition de Franck Lloyd Wright qui, avec sa ville plurifonctionnelle de « Broadacre » (1934-35) – l'anti Métropolis par excellence – se retrouve plus que jamais en phase avec les préoccupations actuelles de nos éco-aménageurs.

**La deuxième partie** propose une relecture plus cernée des utopies du 20<sup>e</sup> siècle au regard des quatre éléments naturels : le feu, l'eau, l'air, la terre. Cette classification permet de mettre à l'épreuve les différentes utopies urbaines et de déceler le rapport qu'elles entretiennent avec l'idée de nature et de « contre nature ».

Avec l'élément « feu », qui renvoie au titre de l'ouvrage *La cité du Soleil* de Campanella, il s'avère possible de décliner les visions complexes, cristallines et tourmentées des expressionnistes allemands (Hans Scharoun, Bruno Taut), les couvertures urbaines et dômes géodésiques (Uriel Birnbaum, Buckminster Fuller), les structures en germination de villes multipolaires, de formes circulaires, comme celles de EPCOT (Walt Disney), d'Arcologie (Paolo Solari), d'Archipoles (René Magnan). Il faudra attendre les années 1980 pour voir enfin, avec Georges et Anne Marie Alexandroff, cette ville circulaire se doter de tous les ingrédients écologiques : serres, panneaux solaires, éoliennes, etc.

Les éléments « eau » et « air » apportent des réponses où le milieu s'avère plus déterminant : des villes flottantes des architectes « métabolistes » japonais (Kenzo Tange) aux stations aquatiques et sous-marines (Paul Maymont, Jacques Rougerie), des diverses cités hydrospatiales au « Tore de Standford » conçu pour la NASA en 1975. Ces propositions relèvent le plus souvent de conceptions à la fois pragmatiques et surtout « métaphoriques ». Le « Nuage » (1968) de Coop Himmelblau semble bien dérisoire, mais il ouvre la voie à de réelles démarches oniriques.

Nous avons retenu l'association des éléments « terre » et « air » afin d'introduire la vision babylonienne d'architectures verticales à la conquête du ciel. Des futuristes italiens aux constructivistes soviétiques, en passant par les représentations chimériques de la « Métropole de demain », le gratte-ciel apparaît au cours du siècle comme un intrus qui « dénature » les villes. Il retrouve ses lettres de noblesse lorsqu'il se pare d'innovations technologiques (Buckminster Fuller). Avec James Wine (groupe SITE), il se présente paradoxalement comme une structure vide, une bibliothèque meublée d'architectures pavillonnaires et de leurs jardins (1981). Dans les années 1990, cet architecte n'hésite pas à envelopper les tours de Manhattan d'une végétation luxuriante, simples prémisses des tours « hypergreen » qui fleurissent de nos jours.

Le choix de l'élément « terre + ou - » (au dessus du sol ou en dessous) permet de développer des visions urbaines introduisant des plans surélevés (Superstudio) à l'instar des dessins de Léonard de Vinci pour la reconstruction de la ville de Milan (1485), ou encore des architectures enterrées comme les parking résidentiels de la No stop city (Archizoom) qui, en contrepartie, libèrent le sol naturel du territoire concerné (1970). Ces groupes radicaux italiens n'hésitent pas à avoir une approche éminemment critique en développant jusqu'à l'absurde les acquis de la société de consommation des années 1960. Ainsi, l'utopie s'érige en « contre-utopie », en « dystopie ».

Avec l'élément « terre », l'utopie révèle tous les bienfaits du sol terrestre. Le Corbusier va jouer un rôle essentiel dans le développement de la « ville verte et radieuse ». Toutefois la vision minérale, quasi lunaire de certains utopistes (Constant) persiste. C'est seulement à la fin des années 1970 qu'une nouvelle génération d'architectes (Aldo Rossi, Léon et Rob Krier, Bernard Huet, Antoine Grumbach,...), en réaction contre le mouvement moderne, introduisent dans leurs « collages urbains », la dimension de la vie quotidienne et la présence d'une « nature végétale », qui s'avèrent toujours d'actualité. À partir de ce constat, l'utopie perd quelque peu de sa force de conviction pour se réduire à un simple développement prospectif du projet. L'éco-quartier ne serait, dès lors, que l'héritier de toutes ces spéculations.

## Éco-quartier : Nouvelle utopie urbaine ?

**Taoufik SOUAMI**, docteur en urbanisme et aménagement, est maître de conférences à l'Institut Français d'Urbanisme – Université de Marne-La-Vallée Paris Est, chercheur au LATTIS CNRS-ENPC. Depuis une dizaine d'années, ses travaux portent sur l'introduction du développement durable en urbanisme et dans la fabrication de la ville en France et à l'étranger. Il a coordonné notamment un programme de recherche sur l'utilisation des projets urbains dans les stratégies énergétiques ou les montages juridiques et financiers des opérations d'aménagement durable.

L'utopie n'a pas toujours bonne presse dans le milieu de l'urbanisme en particulier depuis qu'elle est rattachée à certaines réalisations du 20<sup>e</sup> siècle considérées comme « négatives » ou « non souhaitables » : les grands ensembles, l'étalement urbain, les villes nouvelles... L'invitation de cet atelier et de ce colloque à rapprocher éco-quartier et utopie peut donc être vécue comme un non sens par les porteurs de ces projets et par ceux qui y sont favorables. Ces derniers ne souhaitent pas toujours se retrouver dans la lignée des penseurs et des concepteurs de ville qui ont imposé des solutions « progressistes » et « modernistes ». Par ailleurs, ils estiment mettre en œuvre des réalisations effectives du développement durable à travers ces éco-quartiers et non proposer des images peu réalistes d'un avenir rêvé. Malgré cette « frilosité » que nous avons vérifiée à l'occasion de séminaires et de colloques antérieurs, ce rapprochement nous paraît intéressant et éclairant.

Dans cette communication, nous proposons d'explorer l'hypothèse que les éco-quartiers comportent un caractère utopique. La finalité de notre réflexion n'est pas de prouver ou d'invalidier cette hypothèse mais de comprendre en quoi ce caractère utopique est utilisé et mobilisé pour l'action urbaine. À quelles questions du processus de fabrication urbaine fait écho la part utopique des éco-quartiers ?

Commençons par une première mise en situation historique. Les éco-quartiers connaissent une forte diffusion à la fin du 20<sup>e</sup> siècle alors que les villes sont considérées en prise à plusieurs problèmes, voire crises, symbolisées par deux ensembles d'espaces : d'une part, les difficultés de fonctionnement et de vie des grands ensembles et, d'autre part, les conséquences environnementales, sociales et économiques de l'étalement urbain. Ces deux ensembles d'espaces ne comportent pas à eux seuls tous les problèmes de la ville du 20<sup>e</sup> siècle qui en compte beaucoup d'autres (ségrégation sociale, gentrification dans les centres anciens, dégradation ou muséification des tissus historiques, congestion et dépendance à la voiture, dépeuplement et décroissance de certaines villes...).

Ces deux ensembles de territoires jouent le rôle des symboles iconiques des crises urbaines. Ils sont en même temps considérés comme l'héritage de deux grandes utopies urbaines du 20<sup>e</sup> siècle.

**Première utopie du 20<sup>e</sup> siècle :** la ville verticale. Les grands ensembles, représentation de la ville utopique verticale, sont situés dans la lignée des utopies produites par les « progressistes » et les « modernistes » pour libérer le sol et l'offrir aux habitants en quête d'espaces verts et de contact avec la nature. Le Corbusier, reconnu comme la figure de proue de ce mouvement, est souvent présenté comme le père des grands ensembles. Les dessins du Corbusier et son discours sont là pour témoigner de cette volonté de rompre avec une ville constituée de cette succession de bâtiments classiques ou de ces petites maisons avec petits jardins qui occupaient inutilement le territoire et la nature.

**Deuxième utopie :** la ville à la campagne. Ebenezer Howard est ici l'autre figure de proue des idées qui ont porté la cité-jardin d'abord comme utopie puis réalité. Construire ces villes qui permettent aux habitants d'avoir une maison avec un jardin, dans un environnement verdoyant, accessible aux commodités de la vie quotidienne. Howard avait imaginé la solution totale, avec ces petits centres comportant des écoles et des commerces de proximité, proches la gare, permettant aux habitants de circuler d'un centre à l'autre ou d'aller au travail en train. Cette utopie a, semble-t-il, beaucoup inspiré d'autres architectes et penseurs de la ville, réalisée sous forme de cités-jardins partout dans le monde ou poussée à son extrême par Frank Lloyd Wright dans sa Broadacre City. Il en reste principalement aujourd'hui ces images de l'étalement urbain dont les plus impressionnantes sont celles de ces villes américaines aux étendues presque sans fin de maisons avec leur pelouse et leurs centres commerciaux gargantuesques joints de routes et d'autoroutes.

Les éco-quartiers apparaissent alors que ces formes urbaines sont rejetées et mises en accusation comme symboles de tous les autres problèmes des villes du 20<sup>e</sup> siècle. Ils sont eux-mêmes portés selon des cadres de pensée et des démarches qui se rapprochent des utopies précédentes. Prenons l'exemple de l'éco-quartier d'Eva Lanxmeer à Culemborg (Pays-Bas) pour illustrer cette idée. À la fin des années 1980, des Hollandais (pour certains intéressés par l'architecture) choisissent de réfléchir et de dessiner un quartier où serait réalisé l'essentiel de leurs rêves en matière de développement durable. Ils ne se connaissaient pas tous. Le groupe s'est constitué progressivement et souvent à distance puisqu'ils n'habitaient pas la même région. Dans la succession de leur discussion, ils se dessinent un lieu où l'eau serait recyclée sur place,

l'énergie produite par eux-mêmes, l'alimentation cultivée à proximité et avec des méthodes respectueuses de la santé, des jardins à l'intérieur et autour des bâtiments pour accueillir les potagers des habitants, les jeux des enfants et les rencontres des riverains, des lieux de repos et de loisirs, des bureaux pour accueillir des activités tertiaires, etc. Les récits et les textes produits par ce groupe pendant toute cette période sont frappants de proximité avec les descriptions du phalanstère imaginée par Fourier au 19<sup>e</sup> siècle comme expression d'une utopie architecturale, sociale et industrielle. Le groupe ne se contentera pas de décrire et d'imaginer. Il finira par réaliser son dessein. Il cherche d'abord un terrain et une commune pour les accueillir, les idées dans les poches et quelques dessins « théoriques » dans les cartons. Le plus frappant dans cette démarche est la reproduction de deux dimensions des utopies urbaines :

- l'autarcie : tout de la vie des habitants, ou presque, devait trouver réponse à l'intérieur du quartier imaginé ;
- le fonctionnement du lieu et le bien-être de ses occupants passaient par le respect de règles d'usage et de comportements communément respectées (à Eva, il était interdit d'utiliser des détergents pour ne pas détériorer les plantes photorémédiantes).

Les éco-quartiers se sont largement diffusés depuis, s'inscrivant davantage du côté des projets et de la réalisation, et moins dans le versant de l'utopie. Toutefois, dans cette diffusion mondiale, nous retrouvons régulièrement la production d'images, d'idées et de percepts généraux qui rappellent particulièrement certaines utopies. Aux Émirats Arabes Unis, les images de Masdar qui émergent au milieu du désert dans une sorte de brume de sable proposent un travail sur l'imaginaire. De même pour ces projets en Chine, au Maroc et désormais au Texas. Cette diffusion des images autant que des idées mériterait une analyse plus approfondie.

Pourquoi ce cousinage des éco-quartiers avec les utopies ?

Le recours à certains « fonctionnements » de l'utopie dans la fabrication des éco-quartiers a été utile pour rendre possible, paradoxalement, le passage des premières idées qui semblaient irréalistes vers leur mise en œuvre. Les porteurs de projets d'éco-quartiers ont eu recours à trois « fonctions » de l'utopie :

- l'utopie comme forme de dépassement du champ des possibles ;
- l'utopie comme base d'introduction effective des ruptures ;
- l'utopie comme moteur de l'action collective.

Pour la fonction « ouverture du champ des possibles », le projet de Kronsberg à Hanovre est une bonne illustration. Ce projet est imaginé au début des années 1990 comme le premier quartier durable en Allemagne. Le maire an-

nonce qu'il concrétisera cette idée de la ville-nature imaginée et portée par les Verts et les associations de défense de la nature depuis les années 1970. Toutefois, sa mise en œuvre est prévue sur des terrains agricoles et non-urbanisées à l'est de la ville. Les élus Verts, les partisans de la cause écologique et le service de l'environnement sont alors surpris par cette décision qui leur paraît antinomique avec leur combat pour la protection de la nature et de l'environnement. Pour contourner cette difficulté, le maire et les porteurs du projet vont recourir aux ressorts de l'utopie en proposant des visions du nouveau quartier en rupture avec les productions urbaines classiques : un quartier occupant le moins de sol possible, respectant les biotopes, réduisant ses rejets (eau, déchets...), consommant peu de ressources (énergie, eau...), permettant des usages respectueux de l'environnement (vélo, marche à pied...). Pour les porteurs du projet, il fallait parvenir à ouvrir ce qui paraissait possible alors par la production urbaine. Il fallait esquisser à travers des discours, des images et des visions l'idée qu'un quartier de qualité environnementale pouvait être mentalement envisageable. Autrement dit, le recours à cette « fonction » utopique au début du projet a aidé à ouvrir le champ des possibles en transitant par des représentations imaginaires, représentations qui constituaient en quelque sorte l'antichambre du projet opérationnel en rupture avec les pratiques passées. Nous pourrions parler d'une utopie instrumentalisée pour réaliser des ruptures dans les paradigmes.

Pour la fonction « programmer les ruptures », Hammarby à Stockholm est un exemple particulièrement démonstratif. Les termes « programmer » et « utopie » sont rarement associés, et peuvent même apparaître comme contradictoires. Toutefois, dans le fonctionnement du projet au-delà de ses principes de départ, nous constatons que des ruptures successives ou simultanées sont opérées en faisant appel à cette fonction de l'utopie. À Hammarby, l'idée globale était de boucler tous les cycles environnementaux, de flux d'énergie et de matière, sur le site (retour de l'idéal autarcique) : recyclage de l'eau, valorisation des déchets pour produire des énergies, récupération des matériaux existants, etc. Si l'idée globale est comprise et admise, sa mise œuvre supposera le dépassement de plusieurs difficultés et résistances. L'utilisation des déchets pour produire localement de l'énergie destinée au transport a exigé que les entreprises et les services concernés acceptent de modifier leur organisation, leurs équipements techniques et leurs protocoles de travail. Pour se faire, les porteurs du projet ont eu recours à des représentations de fonctionnement théorique des cycles, à des images pour en illustrer les vertus, à des schémas de principe pour porter la vision projetée pour cet aspect du projet. Les équipes ont pu se préparer à ce changement programmé. Ainsi de suite, dans différentes composantes du projet d'Hammarby, les responsables de la municipalité et les ur-

banistes ont régulièrement ouvert des « fenêtres utopiques » pour aider les techniciens et les concepteurs d'un segment du projet à imaginer les ruptures qui concernaient leur domaine.

L'utopie est là instrumentalisée pour réaliser des ruptures dans les modèles techniques et économiques. Des ruptures non pas globales mais ciblées, d'où le terme programmé.

La fonction de l'utopie comme « Moteur de l'action collective » a été particulièrement utilisée dans le projet GWL Terrain à Amsterdam. Au début des années 1990, ce terrain situé dans la première périphérie de la ville est libéré par l'entreprise de gestion de l'eau et destiné à un projet urbain classique. Les riverains et des habitants de la ville se mobilisent pour proposer la réalisation d'un quartier sans voiture. La ville avait déjà notablement réduit la place des véhicules dans son hypercentre mais n'avait jamais osé l'éliminer totalement, encore moins dans une commune périphérique. Dans un premier temps, l'idée paraît peu envisageable et réaliste, en particulier dans ce secteur ouvrier et d'activité. Toutefois, c'est cette idée même qui fait converger les associations, les techniciens et les élus autour d'une réalisation exceptionnelle sur ce site apportant la démonstration qu'un quartier sans voiture était possible au 20<sup>e</sup> siècle. La vision proposée à travers des textes, des images et la promesse d'un cadre de vie sécurisé et paisible a fait converger les différents acteurs. Cette convergence s'est particulièrement exprimée à l'occasion d'un référendum qui a donné une écrasante majorité aux voies favorables à la réalisation du quartier sans voiture. Les opposants habituels à ce type d'idée, commerçants et entreprises d'activités proches, ont également conforté le principe car il semblait justement dépasser les représentations contemporaines et proposait une autre vision de la vie urbaine et de l'environnement urbain. Son caractère utopique et transcendant a rendu le fondement de l'action collective possible.

Cette fonction de l'utopie est ici instrumentalisée pour introduire des ruptures dans les modèles professionnels et les fonctionnements sociologiques. Elle aide à dépasser les découpages classiques entre groupes (résidents contre commerçants, habitants contre élus, urbanistes contre transportistes...) pour les faire converger autour d'une idée et d'une vision en rupture. Son caractère utopique aide à dépasser les représentations propres à chaque groupe et le mode d'action spécifique à chaque individu.

Le recours à quelques ressorts de l'utopie ne résout pas tous les problèmes et son instrumentalisation n'atteint pas toujours ses fins. Les limites de l'exercice sont nombreux et l'utilisation des « références » à l'utopie présente ses écueils et ses contre-effets.

**Premier écueil**, les mobilisations fondées partiellement sur des visions utopiques « retombent » aussi rapidement qu'apparaissent les déceptions lors de la mise en œuvre. Les démobilisations sont aussi rapides que les mobilisations. L'effet est quasi-mécanique : les visions utopiques suscitent espoirs et investissements émotionnels que le passage au projet, à l'action et à la décision, ne sait ni maintenir ni assumer. À Kreuzberg (Berlin), le projet de réhabilitation environnementale de deux grands îlots avait mobilisé des centaines d'habitants, des bureaux d'études, des architectes, des experts, le Sénat, une coopérative d'habitat social autour de l'idée d'une autoconstruction durable. Dès le début des chantiers, la belle utopie « collectiviste » et « écologique » a fait place à de nombreuses corrections dans les réalisations. Le partage des espaces communs (cuisines, salles d'eau...) par étage a été abandonné, comme le recyclage in situ des eaux usées ou encore l'utilisation de matériaux locaux.

**Deuxième écueil**, les visions utopiques posent parfois quelques jalons ou quelques finalités matérielles à une tentative d'anticipation plus globale. Ces jalons sont souvent difficilement dépassés par les acteurs et les personnes porteuses de ces visions ou concernées par elles. À Bo01 (Malmö), l'idée de faire un quartier totalement autonome d'un point environnemental s'est limitée à la production in situ de 100% d'énergie renouvelable pour le quartier. Autrement dit, face aux difficultés à assumer des ruptures de modèles techniques et d'organisations sociales classiques de la décision, on demeure pour ces projets dans des traductions sectorielles ou partielles des grandes visions ouvertes en empruntant quelques fonctions à l'utopie.

**Troisième écueil**, les formes utopiques empruntées se réfèrent à des organisations sociales contraintes et très fortement encadrées. Toutes ces visions utopiques partielles autour des éco-quartiers comportent en elles, d'une manière explicite ou implicite, un volet sur ce que doit être le fonctionnement social « adéquat » et les comportements individuels « adaptés ». Ces volets socialement prescriptifs ont été historiquement l'une des principales limites dans la diffusion des utopies et dans leur influence sur l'action. Nous retrouvons ici ces limites dans le cadre des éco-quartiers : si les premiers habitants, porteurs des projets, adhèrent à une large partie des codes d'usages et de comportement, les suivants ne le font pas toujours. Les premiers finissent également par en mesurer le poids et les conséquences. À GWL Terrain, certains habitants ont essayé de différentes manières de contourner l'interdiction de la voiture. Par la suite, les riverains et une partie des habitants qui ont massivement voté pour l'élimination de la voiture dans le quartier, se sont plaints auprès de la municipalité de la congestion induite, des reports de stationnement causés... La commune a fini par construire un parking aérien. La fonction utopique a

des coûts sociaux, notamment en investissement du capital de relations sociales, relativement importants. Les éco-quartiers en valent-ils le coût ?

Nous finirons, pour conclure, par une réflexion plus globale sur le sujet. Les éco-quartiers sont une manière pour de nombreux protagonistes de la fabrication urbaine de proposer des changements profonds face aux crises de l'urbain en ce début du 21<sup>e</sup> siècle. Pour ce faire, ils adoptent, partiellement et à certains moments de leurs actions, la forme classique de la rupture dans l'histoire des villes et de l'urbanisme : l'utopie. Nous pouvons nous interroger sur la récurrence de cette forme de rupture dans cette histoire urbanistique. Pourquoi le milieu de l'urbanisme peine-t-il tant à trouver d'autres formes de rupture pour renouveler ses paradigmes, ses modèles, ses organisations sociales et ses pratiques ? La réponse est peut-être à trouver dans les rapports qu'établit Paul Ricœur entre utopie et idéologie comme cadre idéal du changement de l'action.

### *Bibliographie*

CHARMES, Eric, SOUAMI, Taoufik. Villes rêvées, villes durables ?. Hors-série Découvertes Gallimard. Paris : Gallimard, 2009.

CHOAY, Françoise. L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie. Paris : Seuil, 1965 (réimpr. 1<sup>er</sup> octobre 1979).

SOUAMI, Taoufik. Écoquartiers : secrets de fabrication. Analyse critique d'exemples européens. Éditions Les carnets de l'info, 2009.

## Cité-jardin, ancêtre de l'éco-quartier ?

**Eric CHENDEROWSKY**, architecte-urbaniste, est directeur de l'Urbanisme, de l'aménagement et de l'habitat de la Ville et de la Communauté urbaine de Strasbourg depuis septembre 2009. Il avait auparavant exercé les fonctions de chef du service Programmation et conception urbaines (2004-2009) de chef du service Planification stratégique (1999-2004) à la Communauté urbaine de Strasbourg et de chargé d'étude à l'ADEUS (1991-1998).

« Cité-jardin, ancêtre de l'éco-quartier ? ». Cette question s'est posée en 2010 à Strasbourg à l'occasion du centenaire de la cité-jardin du Stockfeld ; on a choisi de mettre la cité-jardin en débat, en puisant dans cette expérience pour savoir comment l'ancrage culturel et social influe sur les projets urbains.

Ce centenaire a également montré que le patrimoine ne se limite pas à la cathédrale et à la Grande Ile de Strasbourg, inscrite au Patrimoine mondial de l'UNESCO. La cité-jardin du Stockfeld, qui compte 462 logements, se situe au sud de la ville, dans le quartier du Neuhof. C'est une des premières cités-jardins construites en Europe continentale avec celle d'Hellerau à Dresde.

Comme cela transparait dans le paysage strasbourgeois, il y a dans cette ville un très fort attachement aux racines, à l'histoire et au territoire. Il nous a semblé utile d'animer le débat d'abord sur la manière dont le patrimoine – objet d'étude et de fascination – pouvait « faire projet », mais aussi sur la manière dont une réflexion sur l'habitat pouvait générer un quartier. Il s'agissait de s'interroger sur ce qu'il fallait retenir de cette réalisation pour construire aujourd'hui des morceaux de territoire offrant un cadre de vie agréable et capable de se transformer ultérieurement pour répondre à de nouveaux besoins.

En dépassant l'analyse formelle et en revenant aux fondements de la cité-jardin, on se rend compte que certaines valeurs n'ont jamais cessé d'animer les réflexions sur la ville. Ces valeurs découlent des préoccupations sociales (réflexion sur la cité idéale) et techniques. Ce sont en grande partie les contextes économiques, les échelles et les temporalités d'intervention qui ont déterminé la forme de la réponse apportée par les urbanistes, en passant par la cité-jardin et le grand ensemble.

Si l'éco-quartier se préoccupe toujours du « vivre-ensemble », de la production de logements bon marché accessible à différentes classes sociales, aux familles avec enfants... on peut dire qu'il s'inscrit dans la grande histoire des quêtes de ville idéale et vertueuse rêvée par Howard et réalisée à travers les cités-jardins.



Les cités-jardins construites ne transcrivent qu'en partie ce qu'Howard, théoricien de ce modèle urbain, avait pensé. Cet échec relatif (parce que le modèle ne s'est pas imposé et parce que les réalisations ne correspondent pas aux ambitions de Howard) doit nous rendre vigilant dans notre manière de concevoir les projets, notamment sur l'autonomie, l'insertion, la mixité et la capacité à évoluer.

La cité-jardin est une forme urbaine difficile à transformer et à densifier : c'est un objet accompli qui supporte mal les modifications qui touchent à la forme urbaine et, à ce titre là, contradictoire avec la notion de durabilité. L'éco-quartier s'écarte profondément du modèle de la cité-jardin dans sa capacité à évoluer et à se transformer au cours du temps.

Mais savons-nous fabriquer aujourd'hui des morceaux de ville capables de s'adapter aux cours du temps comme les tissus anciens ont su le faire ? C'est une des questions qui doit être abordée dans la réflexion sur les éco-quartiers.

Depuis 10 ans, la rénovation urbaine des grands ensembles nous impose une modestie et une extrême prudence au point de faire de la **culture du doute permanent** un principe d'action. Tous ceux qui sont intervenus sur les quartiers difficiles depuis 30 ans étaient sûrs de leurs réponses. Du reste, Ces ensembles urbains nécessitent parfois peu de modification pour bien fonctionner : il faut regarder avec attention cet urbanisme tant décrié. Le quartier de Hautepierre, construit comme une cité idéale sur les plans de Vivien, offre par exemple plus de ressources qu'on ne l'imagine. La recherche de référence, l'ancrage dans territoire, la compréhension des réussites et des échecs sont des moyens d'alimenter le travail. C'est pourquoi les modèles urbains du passé, comme la cité-jardin, sont remis au cœur des réflexions.

Dans le contexte du centenaire du Stockfeld est née l'idée de construire une cité-jardin aujourd'hui, dans l'esprit de ce qui avait été fait à Mulhouse avec la Cité Manifeste. Le projet – une soixantaine de logements – s'inscrit sur un terrain situé en limite de la cité-jardin historique. L'opération a été confiée au bailleur historique de la cité, la SOCOLOPO, et à Habitat de l'III, chargé du volet accession sociale à la propriété. Par cette « extension de la cité-jardin », la Ville souhaitait provoquer des réflexions et initier un projet urbain de qualité, en rupture avec l'immobilier classique. Mais ce projet comportait deux commandes contradictoires :

- La commande du maître d'ouvrage qui souhaitait faire des logements,
- La commande de la Ville de Strasbourg qui attendait un travail sur l'urbanisme, l'insertion, le rapport au sol, la place du jardin...

Les équipes d'architectes ont apporté des réponses très diverses à cette double commande. Le projet retenu est celui qui s'inscrit le plus dans la tradition de la cité-jardin, en donnant une place importante à la maison et au rapport avec le jardin, dans un ancrage patrimonial et culturel.

Une autre approche de ces questions a été menée par Yves Lion dans le cadre du projet de renouvellement urbain du Neuhof. Son analyse des formes urbaines a révélé deux modèles : la grosse maison bi-familiale pour 2 à 4 appartements et la petite ferme. À partir de ces deux références, il a proposé la construction d'un grand boulevard urbain, le Cour de la Forêt, avec l'idée qu'en puisant dans les références du quartier on pouvait réinventer des formes urbaines et donner une très grande liberté à l'architecture.

Ces deux exemples ont montré l'importance de la référence culturelle et sociale des projets et leur capacité à se transformer pour vivre dans le temps.



## Grands ensembles comme utopie urbaine

**Annie FOURCAUT**, spécialiste de l'histoire urbaine du contemporain, est professeur d'histoire contemporaine Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, et directrice du Centre d'histoire sociale du 20<sup>e</sup> siècle / UMR 8058 du CNRS.

À partir du milieu des années 1950, les banlieues française, - où de vastes terrains restent disponibles - se couvrent de formes urbaines nouvelles, des barres et des tours appelées « grands ensembles », qui comprennent plus de 500, puis plus de 1000 logements.

Le choix de la construction de masse pour résoudre la crise du logement, pensée comme l'impossibilité conjoncturelle dans laquelle se trouvaient les familles solvables de trouver un logement hygiénique et confortable, est lié à nombre d'innovations. La politique publique du logement est pilotée par les instruments de modernisation dont se dote la France d'après guerre ; le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme et ses successeurs inventent des procédures technico-financières successives pour sortir de la crise du logement ; la Caisse des dépôts et consignations, financeur passif et réticent du logement social jusqu'alors, se dote en 1954 de la SCIC (société civile immobilière centrale de la Caisse des dépôts) et devient un maître d'ouvrage de premier plan surtout en banlieue parisienne. L'invention du secteur aidé en 1953 offre un système de primes et de prêts aux ménages et aux maîtres d'ouvrage, qui double l'ancien mode de financement fondé sur les prêts de la caisse des Dépôts au secteur HLM. Le commissariat au Plan, qui avait sacrifié le logement lors du premier plan Monnet de modernisation (1947-1952), met l'accent sur le secteur du bâtiment lors du second plan.

La solution à la crise du logement est aussi liée dans l'esprit des décideurs publics à la modernisation de l'industrie du bâtiment, l'industrialisation et la généralisation de la préfabrication. Les entreprises de Travaux Publics, dopées par la Reconstruction alors que l'industrie du bâtiment évolue peu, se convertissent avec brio dans la construction de logement. La productivité s'élève dans les années 1960, alors que triomphe la préfabrication lourde, relayée après 1963 alors par des techniques plus souples.

La production fait un bond considérable : 100 000 logements par an dans les années 1950, 300 000 en 1958 au début de la Cinquième République, 550 000 dans les années 1970. Les objectifs quantitatifs conduisent à la généralisation de la construction industrialisée, explicitement voulue par le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Le programme du secteur industrialisé oblige les architectes concurrents à s'associer avec des entreprises et des ingénieurs,

à respecter des délais très courts, avec un budget limité : seule une industrialisation poussée permet de répondre à la commande. Le MRU (ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme), dans sa volonté de pousser à l'industrialisation croissante de la construction, propose des chantiers de plus en plus importants.

Il n'était pas écrit d'avance que la réponse à l'urgence de la crise prendrait la forme des grands ensembles banlieusards : de 1946 à 1975, le parc immobilier français est passé de 12,7 millions de logements à 21 millions. Sur ces 8,3 millions de logements neufs – dont 8 millions réalisés de 1953 à 1975 –, l'engagement de l'État en faveur du logement a été important puisque près de 80 % des logements construits durant cette période le sont, à un titre ou à un autre, grâce à une aide publique ; le logement social passe de moins de 500 000 à près de 3 millions, dont un tiers sous forme de grands ensembles, environ 350 sur l'ensemble du territoire, dont 43 % en région parisienne, où la demande est la plus forte.

### *Bibliographie*

- FOURCAUT, Annie, PAQUOT, Thierry (coord.). « Dossier : Le grand ensemble, histoire et devenir ». In *Urbanisme.*, n°322, janvier-février 2002, p.35-80.
- DUFAUX, Frédéric, FOURCAUT, Annie, SKOUTELSKY, Rémi. *Faire l'histoire des grands ensembles. Bibliographie 1950-1980.* Lyon : ENS Éditions , 2003. [disponible en ligne sur le site <http://histoire-sociale.univ-paris1.fr/>]
- DUFAUX, Frédéric, FOURCAUT, Annie (dir.). *Le monde des grands ensembles.* Paris : Créaphis, 2004. 255 p.

## Quel type d'éco-quartier peut transformer la ville ?

**Franck FAUCHEUX**, ingénieur architecte, est Chef de projet ÉcoQuartier au Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

De 1999 à 2005, il était responsable du Groupe Construction au CETE de l'Ouest basé à Nantes, en charge d'une part du contrôle des règles de construction dans les opérations de logements collectifs sur la Bretagne et les Pays de la Loire (acoustique, accessibilité, sécurité incendie, réglementation thermique...), et d'autre part de la participation aux chantiers méthodologiques du CERTU dont "Evaluation de la qualité d'usage des bâtiments publics" et "Ville Accessible à Tous", et enfin en charge des missions de pré-programmation.

De 2005 à 2008, il a occupé la fonction de chef de projet au PUCA (Plan Urbanisme Construction et Architecture) en charge du programme d'expérimentation des Villas Urbaines Durables. Depuis 2008, il pilote l'appel à projets ÉcoQuartier et anime le Club National ÉcoQuartier du Ministère.

Avant tout, il ne faut pas enfermer la notion d'éco-quartier dans une approche uniquement technique et énergétique mais prendre en compte les questions de gouvernance, de concertation, de mixité sociale et fonctionnelle ; ni dans des projets neufs de grandes collectivités mais développer des réponses adaptées au renouvellement urbain, aux zones périphériques, aux collectivités petites et rurales.

L'objectif est bien la ville durable, avec la conviction qu'entre ville et éco-quartier, il faut faire système pour que l'éco-quartier profite à la ville, pour que la ville change ses pratiques.

De façon schématique, au regard d'une analyse rapide des 160 dossiers « Éco-Quartiers » candidats à l'appel à projets de 2009, trois « postures » de ville émergent, et avec elle, trois types de façons de « faire » des éco-quartiers.

En premier lieu les « Villes Aménageuses » abordent les éco-quartiers comme le « test » d'une approche intégrée des compétences locales :

- Transport / déplacement / Stationnement,
- Développement Territorial / économique / commercial
- Urbanisme / Habitat.

Dans le projet « Grand Cœur » de Nancy, les difficultés que l'équipe projet a rencontrées avec les règles d'urbanisme locales, ou dans l'absence de document cadre montrent les modifications réglementaires indispensables à faire pour la mise en cohérence des différentes strates SCOT / PLH / PLU et des outils à construire pour porter une politique durable opérationnelle (charte / conseil de gouvernance...).

En second lieu la ville peut construire l'éco-quartier comme un levier pour développer un marché pour des services innovants : assainissement, énergie et bâtiment durables... La Ville est un maître d'ouvrage innovant et investisseur. La Ville de Bordeaux a inscrit dans son PLU des objectifs précis en matière de qualité urbaine, transport, attractivité économique, développement des espaces verts... Les politiques publiques locales déclinent donc naturellement des plans d'action sur ces thèmes : plan de sauvegarde, développement économique, tramway, installation d'équipement d'énergie renouvelable... Et c'est naturellement que les éco-quartiers de Bordeaux profitent de ces « offres de service » favorables.

Et enfin, certaines villes posent plus directement la question de l'animation du changement des comportements : l'éco-quartier devient alors le terrain d'expérimentation citoyenne dans les rapports voiture / logement, vers des usages et une gestion partagée des espaces publics... À Nantes, au-delà des grands axes de l'aménagement urbain (transformer toute l'île, accepter l'héritage, retrouver la Loire, l'espace public comme levier de la transformation urbaine...), il fallait aussi changer le regard sur ce territoire hétéroclite et encore peu attractif. Le projet d'éco-quartier de la « Prairie au duc » est devenu le support d'une communication citoyenne importante : création du Hangar 32, un lieu d'information et de débat, implication continue des acteurs du site, découverte du projet par les événements notamment via la troupe de théâtre « royal de luxe » en résidence au cœur du quartier, et la biennale de l'art contemporain...

Toutes les postures sont bonnes, chaque ville doit entrer dans le costume qui lui va le mieux :

- Ville aménageuse... C'est faire la ville durable éco-quartier après éco-quartier en améliorant à chaque fois le concept, levant les obstacles, adaptant ses outils et ses politiques. La démarche est opérationnelle, mais les projets peuvent être retardés le temps de lever les obstacles.
- La Ville maître d'ouvrage met en place un contexte favorable, et assure des services urbains, mais c'est la collectivité qui porte l'investissement, voire le risque.
- La Ville animatrice de la société civile met l'homme, tant entrepreneur que citoyen en centre du projet, et invite à parler de changement de comportement plutôt que de technique. L'avantage c'est l'appropriation par la société, l'inconvénient le temps à y consacrer.

## L'éco-quartier de Fribourg-en-Brisgau (Allemagne) : Bilan 10 ans après sa construction

**Elsa GHEZIEL**, détentrice d'un mémoire de maîtrise communication institutionnelle (l'ISR, une communication en devenir, CELSA), elle devient en 2005 membre fondatrice et coordinatrice de l'association Les Amis de l'écoZAC (ZAC Rungis, Paris 13<sup>e</sup>). Après un emménagement en 2007 dans la Cité Solaire de l'éco-quartier Vauban à Fribourg- Allemagne, elle y crée la société Transmissions.

Membre des associations françaises Négawatt, RAC-F et allemandes Öko Institute et Energie im Bürgerhand, elle soutient en 2010, sous la direction de C. Emelianoff et J. Chevalier, un mémoire de Master 2 DD, dédié au financement et bénéfices de trois quartiers durables allemands. Südstadt à Tübingen, Rieselfeld et Vauban à Fribourg. Mme Gheziel-Neumann contribue également à l'ouvrage de Mme Raphaëlle Heliot « Ville durable et écoquartier » avec notamment Cyria Emelianoff et Sophie Lebreton.

On peut établir une typologie de la quinzaine de quartiers durables en Europe, autour d'un double axe : utopie versus banalisation ; innovation sociale versus innovation technologique. Rieselfeld est un représentant typique du quartier basse consommation (innovation technologique et banalisation), alors que Vauban est emblématique du quartier durable citoyen.

### **Bilan 1 : processus de fabrication, réussites et difficultés**

Le plus marquant est la réticence des acteurs classiques de la chaîne de production urbaine, en particulier promoteurs immobiliers, à modifier leurs habitudes afin de répondre aux cahiers des charges BBC des 2 quartiers, plus ambitieux que la RT nationale. Grâce à l'enthousiasme organisé des créatifs culturels, désireux de construire des bâtiments BBC, voire passifs (Vauban), la Ville a pu rapidement commercialiser des terrains par ailleurs boudés. Un accompagnement professionnel des maîtres d'ouvrage à la performance énergétique du bâti, l'emploi d'un architecte pour contrôler sur plans les simulations thermiques et proposer des alternatives, a permis de créer une nouvelle culture de construction BBC. L'administration a dû décloisonner son management en groupe projet, incluant les prestataires externes, dont des sociologues (modèle Rieselfeld). À Vauban, les relations entre administration et porteurs de la participation citoyenne (Forum Vauban) sont restées conflictuelles en raison de la difficulté à accepter l'expertise d'usage, pourtant à l'origine du quartier même.

### **Bilan 2 : coût et financement**

Principe identique pour Vauban et Rieselfeld : la vente du foncier équipé par la Ville, acheté au prix de l'usage antérieur, doit financer toutes les infrastructures, et le choix politique a été fait d'opérations neutres pour le budget com-

munal. Le détail du financement des mesures de durabilité (biodiversité, mobilités douces, social et BBC/passif) révèle un portage très dispersé entre :

- acteurs de montants très faibles (< 2 % du total) : fonds européens et programmes nationaux (participation citoyenne, mobilités, BBC),
- banques (ENR),
- engagement des individus et de groupes de futurs habitants (temps).

Le principal coût associé au quartier Vauban est le foncier : acquisition (ancien casernement) et dépollution (> 25 %). Rieselfeld bénéficie d'infrastructures sociales exceptionnelles (42 % des dépenses), en raison d'importantes recettes liées à la vente du foncier équipé dont la Ville était déjà propriétaire. L'innovation sociale a joué un rôle plus important que des surcoûts quasi nuls.

### **Bilan 3 : l'efficacité énergétique du bâti**

Les 2 opérations ont permis un changement d'échelle, en localisant pour la 1<sup>ère</sup> fois une quantité significative de bâtiments performants, obligatoirement reliés à une cogénération :

- Rieselfeld avec le BBC ,
- Vauban avec le passif et les BEPOS.

### **Bilan 4 : la mobilité, taux de motorisation usages et comportements**

Rieselfeld et Vauban ont les taux de motorisation les plus faibles de Fribourg.

### **Bilan 5 : satisfaction des habitants ?**

Pas d'étude menée à Rieselfeld.

À Vauban, les riverains citent la richesse des relations sociales et la présence de la nature comme principales sources de satisfaction.

Les deux quartiers ont été boudés à leurs débuts et sont devenus très recherchés ensuite.

### **Bilan 6 : des exemples suivis ?**

À Fribourg, le passif est devenu la norme constructive sur le foncier municipal. L'autopromotion, notamment grâce à des coûts de construction de 7 à 30 % inférieurs, a fait école, en particulier à Tübingen et dans l'Est. Certains élus promeuvent activement cet outil pour faire de la qualité urbaine et pour attirer les jeunes familles dans un pays en décroissance démographique. Les baugruppes sont à l'origine d'un nouveau secteur économique, où médiateurs et architectes jouent un rôle central.



## Grand atelier sur l'habitat participatif

### Habitat participatif et urbanisme

- Éco-logis, un projet exemplaire . . . . . p 133  
François DESRUES, vice-président de l'association  
Éco-quartiers Strasbourg
- Les 10 terrains pour 10 immeubles durables à Strasbourg . . . . . p 135  
Alain JUND, adjoint au Maire de Strasbourg chargé de l'urbanisme

### Habitat participatif et collectivités

- Le pari de l'autopromotion à Tübingen . . . . . p 139  
Cord SOEHLKE, adjoint au Maire de Tübingen  
en charge de l'urbanisme
- Comment une ville peut proposer à des locataires HLM  
de concrétiser un projet coopératif  
et collectif en accession sociale . . . . . p 143  
Julien SAGE, adjoint au maire de Nanterre  
en charge de l'environnement et de l'écologie urbaine
- Le rôle des professionnels . . . . . p 145  
Stefan SINGER, accompagnateur de projets, Toits de choix

### Habitat participatif et logement social

- Témoignages d'habitat groupé en locatif social . . . . . p 147  
Cécile VIALON et Philippe GANTIER, Éco-habitat groupé
- Les coopératives de logement social . . . . . p 150  
Vincent LOURIER, directeur de la Fédération nationale  
des coopératives d'HLM
- Le Village vertical à Villeurbanne,  
un projet d'habitat participatif associant des bailleurs sociaux . . . . . p 152  
Olivier David (Habicoop), Stéphane LETZ (Le Village vertical)  
Benoît TRACOL (Rhône Saône Habitat)
- Action de l'association Habitat et humanisme . . . . . p 156  
Bernard DEVERT, président de l'association Habitat et humanisme

## Éco-logis, un projet exemplaire

**François DESRUÉS**, géographe de formation, exerce dans le domaine de l'urbanisme depuis 2002 en tant qu'ingénieur des collectivités territoriales. Il fait partie depuis 2007 du projet Éco-logis, premier immeuble en auto-promotion du grand Est livré en septembre 2010. À partir de son expérience personnelle et professionnelle, il milite au sein de l'association Éco-Quartier pour le développement de l'Habitat Participatif. À ce titre il a participé à l'organisation des Rencontres Nationales de l'Habitat Participatif qui se sont tenues en novembre 2010 à Strasbourg et a coordonné le Guide pratique de l'auto-promotion, ré-édité en 2010.

La fin du chantier et le début de la vie collective de ce premier immeuble en autopromotion de Strasbourg nous donne l'occasion de fêter avec vous une étape décisive dans l'aventure plus large de l'association Éco-Quartier Strasbourg.

Après dix années d'une recherche collective, il a été possible de transposer dans un contexte culturel français, notamment sur le plan juridique, l'expérience des Baugruppen allemands que les premiers adhérents de l'association Éco-Quartier avaient admirés à la fin des années 1990 dans le quartier Vauban de Fribourg.

Cette aventure heureuse permet en fait de renouer avec les expériences françaises de l'habitat autogéré des années 70 et 80, et surtout s'inscrit pleinement dans le mouvement actuel de l'habitat participatif qui prend actuellement conscience de lui-même et se structure progressivement en France.

Les principales difficultés du volet associatif de ce projet étaient de faire émerger l'idée d'une autre manière de construire et de convaincre les partenaires institutionnels de la faisabilité du projet.

Le volet technique devait quant à lui répondre aux contraintes suivantes :

- trouver la structuration juridique adéquate pour la maîtrise d'ouvrage collective,
- trouver les bons acteurs (architecte, notaires, banquiers, entreprises) notamment pour la structure bois, et
- tenir un chantier présentant des complexités techniques liées au bois et liées à la liberté complète laissée à chaque famille dans la composition de son appartement.

Ceci impliquait pour le volet collectif du projet de maintenir la mobilisation pendant de nombreuses années, et de faire face à l'augmentation des coûts et réadapter collectivement les ambitions du projet en conséquence.

Sur un terrain encore vierge, un projet d'habitat participatif est nécessairement un projet militant, et demande notamment :

- une mobilisation permanente de l'ensemble des familles sur la durée,
- une organisation efficace des rôles de chacun et une bonne répartition du travail,
- des compétences affirmées pour la conduite d'opération,
- un appui des collectivités territoriales (reconnaissance de la démarche).

Pour mener à bien un tel projet, le groupe doit s'attacher à résoudre le paradoxe suivant : plus la vie du groupe et l'énergie déployée sont intenses, plus le groupe constitue un « monde complexe » aux équilibres subtils qui nécessitent de longues réunions pour prendre en compte l'avis de chacun. Cette complexité est un signe de vitalité, le signe de l'implication de chacun dans le projet et donc de la réussite d'une démarche de construction d'un habitat participatif. Mais cette force peut devenir une grande faiblesse en externe, si la complexité du groupe, effraie voire décourage les partenaires. De ce point de vue, le groupe doit savoir présenter à son environnement un caractère décidé et organisé.



Banderoles avec slogans sur le chantier d'Écologis, © François DESRUÉS novembre 2009

## « 10 terrains pour 10 immeubles durables à Strasbourg »

### Une démarche pionnière de soutien à l'autopromotion

**Alain JUND**, est Adjoint au Maire de Strasbourg en charge de l'Urbanisme, des écoquartiers, de la politique énergétique et Conseiller communautaire en charge des déplacements cyclables.

La Ville de Strasbourg a lancé en 2009 une consultation « 10 terrains pour 10 immeubles durables » visant à promouvoir la construction d'un habitat innovant, à très basse consommation d'énergie, sur dix terrains de petites dimensions, inscrits dans le tissu bâti existant. Cette consultation, réservée aux groupes d'autopromotion, s'inscrit dans une politique globale de construction de la ville durable. Avec le développement des éco-quartiers, la Ville de Strasbourg a, en effet, souhaité engager des expérimentations à des échelles de projet variées.

#### Qu'est-ce que l'autopromotion ?

L'autopromotion consiste à se réapproprier la conception de son logement et donner forme à de nouveaux modes de vivre ensemble dans la ville. Dans cette démarche, plusieurs ménages mutualisent leurs ressources dans un projet commun qui leur permet de concevoir, réaliser et financer ensemble leur logement au sein d'un bâtiment collectif, sans passer par un promoteur. La consultation proposée vise donc à favoriser l'implication des citoyens dans la construction de leur cadre de vie.

#### L'organisation de la consultation

La consultation porte sur 10 terrains de petite dimension appartenant à la Ville de Strasbourg et permettant la construction de 2 à 17 logements chacun (total d'environ 70 logements). Ces terrains sont constructibles à courte échéance et bien desservis par le tramway.

L'objectif de la consultation est de vendre les terrains aux groupes retenus. Les modalités de la consultation offraient aux candidats une très grande liberté de conception du projet mais posaient également un certain nombre d'exigences. Ainsi, les projets devaient présenter une vocation principale de logement mais inclure, en rez-de-chaussée, une surface à vocation professionnelle (commerce, service, activité libérale...). La qualité écologique du projet (énergie, matériaux, minimum BBC...) ouvrait la voie à des réductions du prix sur le foncier, en fonction du niveau de performance atteint et défini dans une grille remise aux groupes candidats.



Projet Greenobyl 2 © G-Studio architectes

La consultation était organisée en **trois étapes** :

- **Étape 1** : Les groupes ont disposé de 6 mois pour se constituer et présenter un projet sur un terrain. Il était demandé aux groupes de s'associer à un maître d'œuvre (architecture et bureau d'étude technique) pour définir les premières intentions de projet : présentation du groupe et du projet de vie collectif, esquisse de projet complété d'une notice environnementale.
- **Étape 2** : Chaque équipe déclarée lauréate par terrain disposait ensuite d'une année pour approfondir son projet (architecture, qualité environnementale,...) et caler le montage juridique et financier, en lien avec les services de la Ville, le dépôt de permis de construire devant intervenir à l'issue de cette année. Une fois les projets validés, les terrains seront vendus donc aux groupes sur la base d'un prix de référence, minoré en fonction de l'ambition écologique du projet final.
- **Étape 3** : Réalisation des projets par les groupes, la Ville de Strasbourg assurant un suivi et une évaluation des projets jusqu'à deux ans après leurs livraisons.

### Résultats de la consultation et perspectives

Dix-sept projets ont ainsi été déposés sur 7 des 10 terrains proposés. Sur la base de l'analyse du dossier de candidature et de l'audition des groupes, le Conseil municipal a désigné, en avril 2010, 5 groupes lauréats. 2 projets, trop embryonnaires, ont bénéficié d'un temps supplémentaire pour compléter le groupe et finaliser un dossier d'esquisse. Les projets nominés ont été indemnisés pour une partie des fonds avancés.

L'initiative a donc rencontré un réel succès et démontré un intérêt local pour l'autopromotion. Elle a permis de faire émerger des projets de qualité et des innovations tant écologiques que sociales. Ainsi un des projets propose notamment, la création d'un jardin vertical sous serre, partagé par le collectif, au sein d'un projet de grande qualité architecturale et écologique. Un second groupe propose l'intégration de 2 logements dédiés à la fondation Habitat et Humanisme pour accueillir et accompagner des ménages en situation de grande précarité sociale.

Au-delà de cette consultation le soutien à l'autopromotion à Strasbourg est également encouragé par la réservation de terrains dans plusieurs éco-quartiers en projet (10 % des logements).

Par ailleurs, la Ville de Strasbourg travaille aujourd'hui au lancement, courant de l'automne 2011, d'une deuxième consultation dédiée à l'autopromotion. Il s'agit ainsi de proposer de nouveaux terrains pour développer ce type de logements innovants tout en favorisant l'accès à de telles opérations au plus grand nombre. En plus de terrains, des bâtiments en réhabilitation devraient être proposés. Les modalités de la consultation seront revues en tirant le bilan de cette première consultation. Ainsi, afin d'accompagner cette seconde démarche, un travail sur le renforcement de l'accompagnement des groupes d'autopromotion et la sécurisation juridique des projets a été engagé.

## Le pari de l'autopromotion à Tübingen

**Cord SOEHLKE** est adjoint au maire de Tübingen en charge de l'urbanisme depuis 2010, après avoir occupé pendant plusieurs années la fonction de directeur de l'urbanisme dans la même ville.

L'habitat participatif est un sujet discuté depuis de nombreuses années en Allemagne et qui joue un rôle important dans les projets urbains.

Tübingen se situe à 40 km au sud de Stuttgart et compte 86 000 habitants et 30 000 emplois. La ville, très marquée par son université, une des plus anciennes d'Allemagne (fondée au 15<sup>e</sup> siècle), est agréable et attractive. Les besoins en logements sont importants, ce qui explique le pari de l'autopromotion fait par la Ville de Tübingen.

Le projet naît à partir du début des années 90, dans le sud de la ville, sur 65 ha d'un terrain où était installée l'armée française : l'ancienne caserne a été utilisée dans le développement urbain comme à Fribourg. Le gouvernement était propriétaire des terrains, qui ont été acquis par la Ville pour mettre en place son projet de renouvellement urbain, réalisé en autopromotion. Les 1<sup>iers</sup> bâtiments sont sortis de terre à partir de 1996-1997.

### **Le projet recouvrait trois objectifs principaux :**

- Le sud de la ville était la partie de la ville où personne ne voulait habiter. On y trouvait des industries, de grandes routes, des supermarchés... Il s'agissait donc de donner un caractère plus attractif au sud par ce projet de renouvellement urbain.
- Densifier la ville et ne plus construire à partir de rien sur des terrains non urbanisés en périphérie, pour répondre à des objectifs écologiques.
- Construire des structures urbaines nouvelles pour Tübingen.

L'objectif intrinsèque était de faire de l'urbanisme et de poursuivre des objectifs d'urbanisme. L'autopromotion a servi d'outil pour les atteindre.

La mixité fonctionnelle était imposée dans les projets, avec un mélange de logements et de travail dans chaque immeuble. De plus, les circuits courts ont été privilégiés, pour créer des proximités.

La Südstadt de Tübingen est aujourd'hui un quartier dense, avec 250 personnes par hectare qui travaillent et habitent sur place. Les anciens bâtiments militaires ont été utilisés et transformés, faisant entrer ce quartier dans une nouvelle histoire civile et pacifiée.

Les espaces publics jouent un rôle important dans le quartier. La place de la voiture a été repensée : elle a une place réduite, avec peu de parkings situés en périphérie.

Le quartier présente également une mixité morphologique. La Ville ne souhaitait pas créer un quartier uniforme fait de grands blocs mais un quartier comme autrefois, avec de petites parcelles, qui sont découpées à la demande en fonction des besoins des différents groupes d'autopromotion. De plus, les projets ont été menés dans une réflexion de l'intégration des bâtiments nouveaux dans les anciennes casernes.

### **Montage des projets**

Au début, il y a une idée, un concept. Les groupes d'intérêts se constituent pour acquérir telle ou telle parcelle. Suite à des entretiens pour évaluer la solidité et la qualité des projets, la ville donne une option d'achat sur les terrains, de 6 à 9 mois, pendant lesquels les prix restent fixes. L'objectif de la ville est d'avoir les meilleurs projets. Le groupe peut ensuite acheter le terrain et finaliser son projet.

Le métier d'accompagnateur de groupes s'est développé de manière spontanée à Tübingen. Au début, c'était des personnes appartenant aux 1<sup>iers</sup> groupes : des architectes, des géographes, des conseillers fiscalistes... Près de 10 personnes exercent aujourd'hui ce métier. Des standards ont été mis en place avec la ville, comme des modèles de contrats. Ces personnes façonnent les groupes et les projets. Elles jouent un rôle de multiplicateur et de collecteur de projet. Les accompagnateurs présentent différents profils : certains ont une connotation sociale, d'autres sont de fins négociateurs, font émerger de belles architectures...





*Cœur d'îlot nature à Tübingen - photo CUS*

*Quartier Loretto Tübingen - photo CUS*



L'autopromotion a apporté une diversité et une vivacité des projets. Elle permet en outre d'avoir un bon appartement à un prix de 15 à 20 % inférieur au marché. Ne pas faire appel à la promotion immobilière est donc un choix pragmatique pour les groupes. Les habitants sont acteurs et non victimes du développement urbain. Impliqués très tôt, ils s'identifient aux projets ; chacun construit son petit morceau de ville et trouve une solution personnalisée à ses besoins.

Il y a eu une évolution dans la composition des groupes pour arriver aujourd'hui à une véritable mixité sociale. Les 1<sup>iers</sup> groupes, marqués par l'écologie, ont voulu construire des maisons écologiques. Aujourd'hui, les gens sont de plus en plus différents et mélangés, avec des groupes intergénérationnels, inter-ethniques, avec des revenus différents. Ceci est visible dans les projets, qui présentent des architectures très différentes, mais aussi des activités diverses. L'habitat social fait partie des projets. Certains comprennent uniquement du locatif social, et chaque projet comprend 2 à 3 logements sociaux.

Le bilan est positif et montre que les groupes ont réussi à mettre en place ce nouveau modèle avec la ville. L'autopromotion a apporté une meilleure qualité de vie et créé des quartiers attractifs, plein de vie. Les conditions de la mise en place de tels projets doivent être bien précisées dès le début, pour qu'ils puissent être menés à leur terme.

L'habitat participatif n'est pas une fin en soi mais a représenté une chance de développement pour la ville de Tübingen. Les groupes d'autopromotion sont l'outil qui a permis d'atteindre les objectifs urbains et de les transformer en réalité. Aujourd'hui, il y a 150 groupes à Tübingen, 4 000 personnes vivent dans des bâtiments construits en autopromotion et 1 200 emplois ont été créés. Ce mode de construire est devenu tout à fait normal.

## Comment une ville peut proposer à des locataires HLM de concrétiser un projet coopératif et collectif en accession sociale

**Julien SAGE** est adjoint au maire de Nanterre en charge de l'environnement et de l'écologie urbaine.

### **Le Grand portail à Nanterre, coopérative de logements pour 15 familles**

Le projet est né d'un constat fait en 2008 : nous ne parvenions pas à faire baisser le prix de l'accession sociale à la propriété en dessous d'un certain seuil. Le seul moyen d'y arriver était de supprimer un des paramètres, en l'occurrence la promotion. Pour favoriser l'accession sociale, la Ville de Nanterre a lancé une expérimentation en proposant à une vingtaine de familles issues du logement social d'accéder à la propriété par l'autopromotion, voire par l'autoconstruction quand c'était possible.

Nanterre fait partie d'une bulle immobilière spécifique ; la ville est entrée tard dans le marché immobilier – au début des années 2000. Le territoire se caractérise par sa grande proximité avec La Défense et un pan de ville fortement densifiable. Il comprend deux gros opérateurs :

- la ville, qui agit contre la spéculation
- l'EPAD (Etablissement public pour l'aménagement de la région de La Défense), favorable à la spéculation.

La Ville est allée voir l'EPAD pour lui proposer dans le cadre du projet Seine-Arche, d'utiliser un des petits morceaux du secteur Hoche (futur éco-quartier) pour réaliser une expérimentation de l'autopromotion.

Le second paramètre était le besoin massif de logements à Nanterre. 1 000 logements par an y seront construits pendant 10 ou 15 ans. Ces 15 logements en autopromotion, qui vont sortir de terre d'ici fin 2012, sont très marginaux au regard des 6 000 logements construits depuis 2008. Il s'agit bien de mener une expérimentation.

Le troisième paramètre à prendre en compte est le prix du mètre carré à Nanterre. En accession libre, il est en moyenne de 4500 €/m<sup>2</sup>, et son montant peut aller jusqu'à 6 000 voire 7 000 €/m<sup>2</sup>. Pour l'accession encadrée, il s'élève à environ 3 400 €/m<sup>2</sup>. Grâce à un effort de l'EPAD, aux atouts de l'autopromotion et au pass foncier, le prix du mètre carré pour ce projet est descendu à 2 500 €/m<sup>2</sup>, puis remonté à 3 000 €/m<sup>2</sup>, donc en dessous du prix de l'accession sociale.

Pour mettre en place ce projet, la question était : peut-on provoquer la dynamique sociale d'un groupe pour monter une coopérative de logements ? D'abord, nous sommes partis de l'idée que nous nous adresserions à tous les locataires de logement social pour leur proposer de passer en accession aidée : 50 réponses fa-

vorables ont été reçues. La ville a alors mené une analyse des moyens financiers qui a éliminé la moitié des familles, pour ne pas les engager dans un projet qu'elles ne pourraient assumer. Puis, elle a procédé à des entretiens de motivation, pour estimer la compréhension du projet et ses implications – définition de l'économie et de la programmation du projet par ses acteurs. Aujourd'hui, le groupe s'est stabilisé à une quinzaine de familles, après quelques départs et cooptations. Le terrain s'étend sur 1400 m<sup>2</sup>, les familles se positionnant sur des T3, T4 ou T5.

Un groupement s'est mis en place autour de l'EPAD, avec un juriste et un architecte urbaniste. Ces études représentaient un coût de 8000 euros par famille. Chaque famille a investi 800 euros pour faire partie du projet, les 7 200 € restant étant partagés par la Ville de Nanterre et l'EPAD, qui a fait un effort supplémentaire en descendant le coût de la surcharge foncière à 150 €/m<sup>2</sup>. Pendant un an, plusieurs ateliers sur l'urbanisme, la programmation, le montage de projet ont été organisés avec les membres du groupe d'autopromotion, selon le système classique de la coopérative. Un cahier des charges a été défini après le montage précis de chaque dossier. La Ville de Nanterre a apporté son soutien dans la phase de diagnostic, la programmation et la définition du cahier des charges, ainsi que dans le montage des dossiers.

À cette étape, il est apparu que la taille du projet – 15 logements – n'était pas adaptée pour construire en autopromotion, puisque le projet est trop grand pour faire de l'autoconstruction, et trop petit pour bénéficier des économies d'échelle. Aussi, un promoteur y a été associé pour assurer une maîtrise d'ouvrage déléguée. Les familles lui ont fourni un cahier des charges comprenant la programmation et l'économie du projet. Les logements ont donc finalement été vendus en VEFA (Vente en l'état futur d'achèvement), ce qui a permis de sécuriser le financement. Les familles ont constitué l'association « Grand portail » pour suivre le projet et le chantier et jouer ainsi pleinement leur rôle de maître d'œuvre.

Le bilan de cette opération révèle un échec sur la gestion de l'autopromotion, en raison de la taille inadéquate du projet, mais aussi un certain nombre de points positifs :

- les familles ont pu accéder à la propriété en étant des acteurs du projet,
- une famille a quitté le groupe pour créer une coopérative plus petite et mène actuellement plusieurs projets à Nanterre : il y a donc une diffusion des idées et des projets coopératifs sur le territoire,
- la ville a beaucoup appris sur la perception que les gens ont de leurs logements et sur leurs attentes.

La Ville de Nanterre a tiré les enseignements de cette première expérimentation, et souhaite renouveler l'expérience différemment.

## Le rôle des professionnels Habitat Groupé et collectivités. Deux acteurs - un objectif : la ville durable et partagée

**Stéphane SINGER** est accompagnateur de projets au sein de Toits de choix. Depuis 2008, Toits de Choix se consacre exclusivement à des projets d'Habitat groupé en autopromotion (HGA) et d'aménagement participatif. Toits de choix intervient auprès des porteurs de projets en autopromotion dans des missions de conduite de projet, et anime des ateliers citoyens et réunions publiques dans le cadre d'opération d'aménagement.

<http://www.toitsdechoix.com>

Les projets d'habitat participatif représentent des systèmes de coopération entre personnes poursuivant des objectifs partagés. Des engagements mutuels permettent de créer des cadres de vie marqués par une nouvelle solidarité entre voisins. De nombreux problèmes quotidiens trouvent une solution immédiate et évitent de faire appel à des services publics ou payants. Ces ensembles immobiliers sont conçus selon la logique du coût global et favorisent les circuits courts ou le développement des comportements éco-responsables. Ces projets sont complexes et Toits de Choix intervient afin de garantir la construction méthodologique du maître d'ouvrage.

Les intérêts des collectivités convergent dans de nombreux domaines avec les intentions des porteurs de projets d'habitat participatif. La qualité du lien social de ces voisinages rayonne sur le quartier et peut diminuer les conflits. Les déplacements individuels sont réduits, le tri des déchets est optimisé et la diminution du coût du logement par le principe de l'autopromotion préserve le pouvoir d'achat.

Cette convergence entre intérêts des collectivités et objectifs poursuivis par les porteurs de projets peut donner lieu à un nouveau système de coopération. Les groupes s'engagent à respecter des cahiers des charges portants sur la qualité environnementale des constructions, la densité et la mixité sociale et générationnelle. En contrepartie, les collectivités adaptent la planification urbaine et mettent en place des procédures d'attribution de foncier spécifiques.

Ce qui peut paraître plein de bon sens et logique dans la théorie, est cependant plus compliqué dans la mise en œuvre. Le dialogue entre citoyens et élus ou administrations est difficile. Les aménageurs expliquent qu'ils ne souhaitent travailler qu'avec des « Pros », certains élus craignent un débordement des projets vers la politique municipale et de nombreux citoyens se méfient de la parole politique.

C'est dans ces rapports qu'interviennent également les conducteurs de projet comme Toits de Choix. Nous facilitons l'échange entre les protagonistes. Nos études de faisabilité rassurent collectivités et professionnels et nous sensibilisons les particuliers aux enjeux et contraintes de leurs interlocuteurs publics ou privés.



*Réunion sur le terrain de l'écoquartier Les Terres Blanches à Pierrevert (04) avec un groupe d'autopromoteurs, Mme le Maire Sylviane Chaumont et M. Stefan Singer, Toits de Choix*

## Témoignages d'habitat groupé en locatif social

### Les crieurs : première opération habitat groupé en locatif HLM en France (Villeneuve d'Ascq, 1982)

**Philippe GANTIER**, un des fondateurs de l'habitat groupé locatif des Crieurs en 1982, membre du groupe ANAGRAM, en accession à la propriété depuis 1990, dans le même quartier de la Cousinerie à Villeneuve d'Ascq. Il est trésorier de l'association nationale ECO HABITAT GROUPE suite de MHGA, auquel le premier groupe adhère à la fin des années soixante dix.

#### Philosophie du projet

Le groupe souhaite réaliser son projet en locatif social pour qu'il soit généralisable au plus grand nombre qui n'a pas les moyens d'accéder à la propriété. La priorité a été donnée à la vie de groupe et à la vie associative de quartier, avec la volonté de se fondre dans le quartier en conservant l'apparence identique aux autres immeubles du quartier. Le projet comprend des salles communes desservies par la création d'une cage d'escalier et une salle de jeux enfants donnant sur le jardin commun.

#### Historique du projet

- 1978 : Constitution du groupe par information de bouche à oreille
- 1979 : Soutien de l'établissement public d'aménagement de la ville nouvelle et orientation vers un bailleur social. La société HLM de Lille et environ (SLE) donne son accord pour l'étude du projet avec le concours de l'aménageur. Les 8 familles créent leur association, emménagent provisoirement dans des maisons HLM du quartier et louent un studio à la SLE qui tient lieu de local commun.
- 1980 : Construction de l'immeuble dans un ensemble de 246 logements au cœur du nouveau quartier de la Cousinerie.
- 1982 : Livraison de l'immeuble.

#### Le point de vue de la SLE

La SLE est confrontée à de sérieuses difficultés sociales dans certains quartiers où elle est implantée. Elle voit les crieurs comme un moyen de « favoriser le développement d'une nouvelle forme d'habitat dans le logement social. L'originalité de la démarche est d'affirmer l'importance des relations de voisinage intermédiaires entre le logement privatif et le quartier. Ce faisant, les deux parties signataires contribuent à la reconnaissance du droit effectif :

- de choisir ses voisins,
- de gérer des espaces communs,
- de participer à la conception et la gestion de son logement.

Les avantages attendus par le bailleur étaient l'absence de logements vacants, la rentrée régulière des loyers, peu ou pas de frais de remise en état, un meilleur nettoyage des parties communes, et le petit entretien assuré avec régularité.

**La conception de l'immeuble**

- 9 logements : 8 types V, un type VII
- 100 m<sup>2</sup> de locaux communs :
  - salle de jeux pour enfants,
  - salle polyvalente adultes,
  - deux chambres d'amis,
  - un labo photos,
  - une laverie.

**Aspects juridiques**

La convention entre le bailleur et l'association les crieurs reconnaît le principe de la cooptation : si l'un des locataires vient à quitter son logement, l'association propose un nouveau locataire à la SLE, répondant à la réglementation HLM par les ressources et la composition du ménage.

La SLE se réserve le droit de désigner elle-même le nouveau locataire si l'appartement reste inoccupé plus de trois mois. L'association et chacun de ses membres assure le paiement des loyers et charges pendant ces trois mois de vacance.

Compte tenu de la stabilité dans leur logement escomptée et de l'économie de gestion qui en résulte, la SLE accepte de garder à sa charge une mensualité quand le départ intervient plus de douze mois après les premières attributions ou un départ postérieur.

**Aspects financiers**

L'association règle le loyer et les charges des parties communes. Chaque membre de l'association paie une cotisation de 30 € à 92 € calculée en fonction des revenus, du nombre et de l'âge des enfants pour un budget mensuel de 610 €.

**Depuis 1982**

Pendant la première décennie, 51 adultes et 70 enfants de 29 familles ont vécu aux crieurs. Ils étaient autant durant la décennie suivante.

**Le contexte des années 1995-2005**

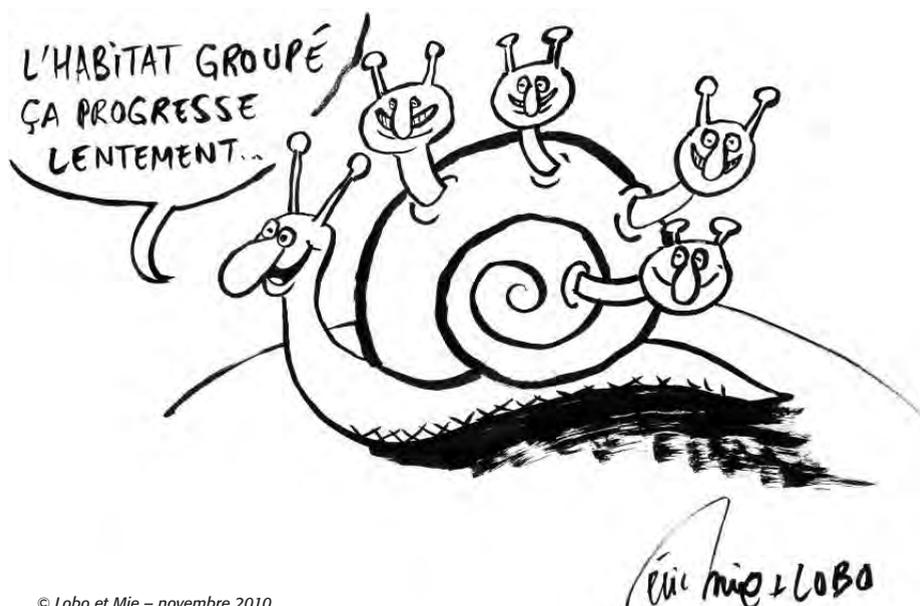
Le bailleur met en vente des maisons qui bordent l'îlot pour favoriser la stabilisation du peuplement, la mixité sociale et reconstituer des fonds propres. Plusieurs familles de l'habitat groupé achètent ainsi à proximité. La rotation s'accélère rendant plus difficile l'appropriation des règles collectives. La réglementation sur les plafonds de ressources se durcit. Le coût des parties communes est moins supportable pour les familles ayant des revenus précaires et modestes. Une famille se désolidarise du groupe à la suite d'un conflit inter personnel.

Une dette vis-à-vis du bailleur s'accroît mettant en péril la pérennité du groupe. En 2004, la SLE reprend possession des parties communes et les convertit en logements

### Les leçons de cette expérience

L'investissement initial des parties communes doit être assuré par un financement public.

La cooptation d'habitants en situation précaire ne peut se faire qu'à dose homéopathique.



© Lobo et Mie – novembre 2010

## Les coopératives de logement social

**Vincent LOURIER** est Directeur de la Fédération nationale des sociétés coopératives d'HLM depuis juillet 2007. Il est co-auteur de l'ouvrage *La place de la forme coopérative dans l'habitat en France* (PUCA, 1998) et a contribué au rapport sur « La question foncière » adopté par le Conseil économique et social en 1995. Il est diplômé de l'Institut d'études politiques de Rennes et de l'Institut d'urbanisme de Paris.

### **Les coopératives d'HLM : ce qu'elles sont, ce qu'elles ne sont pas**

Les coopératives d'HLM sont l'une des trois familles d'organismes d'habitations à loyer modéré qui, aux côtés des Offices publics de l'habitat et des Entreprises sociales pour l'habitat, forment le Mouvement HLM. Plus que centenaire, les coopératives se sont développées à l'initiative du mouvement ouvrier, soucieux de trouver des réponses au mal-logement.

Le véritable essor s'est cependant produit à l'issue de la seconde guerre mondiale, alors que l'appareil de production ne parvenait pas à faire face aux besoins en logement. Parfois en appui du mouvement d'autoconstruction « castors », les coopératives d'HLM ont produit de 1945 à 1975 plus de 200 000 logements sous la forme de location attribution et 40 000 logements en location coopérative. Cette dernière formule, mise en œuvre par exemple pour la Maison Radieuse du Corbusier à Rezé-les-Nantes, permettait une appropriation collective de l'habitat. Les lois Chalandon de 1971 ont interrompu cette dynamique et ce n'est qu'au début des années 90 que les coopératives d'HLM ont pu retrouver toute liberté pour construire des logements.

Les 165 coopératives d'HLM existantes interviennent régionalement et principalement dans le champ de l'accession sociale à la propriété mais certaines d'entre-elles, et notamment les coopératives alsaciennes, exercent aussi le métier de bailleur social ou de gestionnaire de syndic. 5 000 logements ont été ainsi mis en chantier en 2009 sur toute la France.

Une coopérative d'HLM est à la fois une société anonyme à statut coopératif et un organisme d'HLM :

- au statut coopératif, il emprunte ses règles de gouvernance, l'obligation pour les utilisateurs de devenir propriétaires, une lucrativité limitée, l'impar tageabilité des réserves, la distribution limitée de dividendes,
- au statut HLM, il doit l'encadrement de ses compétences (l'objet social), son régime fiscal et comptable, un dispositif de contrôle exercé par l'État.

**Les coopératives d'HLM et l'habitat participatif et coopératif**

De par leur statut coopératif, les coopératives d'HLM ont une grande sensibilité à la problématique de la participation, même si elles ne sont pas toujours « outillées » pour répondre aux sollicitations dont elles font l'objet. Sans remonter à l'époque des Castors, elles ont promu, au milieu des années 80, des expérimentations avec le Mouvement de l'habitat groupé autogéré. Depuis quelques années, certaines coopératives d'HLM et leur Fédération sont interpellées par des groupes d'habitants ou des élus locaux pour qu'elles accompagnent la promotion d'opérations d'habitat participatif et/ou coopératif.

Cependant, l'hétérogénéité des groupes d'habitants à l'origine de ces interpellations et l'aspect parfois contradictoire des attentes exprimées rend complexe l'insertion des coopératives d'HLM, acteurs plus institutionnels, dans les projets.

Pour donner aux coopératives d'HLM des outils de compréhension et les inciter à intégrer ces démarches participatives, la Fédération nationale des sociétés coopératives d'HLM, avec le soutien de l'Union sociale pour l'habitat, a pris l'initiative de constituer une « boîte à outils » au travers d'un guide pratique destiné aux organismes d'HLM et à tout acteur s'intéressant à l'habitat participatif et coopératif. En particulier, ce guide apporte des clés d'action, formalisées principalement par un exposé des outils juridiques mobilisables et des monographies des projets les plus avancés. Il sera disponible début 2011 et traduit concrètement l'engagement des coopératives d'HLM aux côtés des habitants et des élus locaux.

## Le Village Vertical à Villeurbanne, un projet d'habitat participatif associant des bailleurs sociaux

**Olivier DAVID** est membre fondateur de l'association Habicoop née en 2005, il en est le président depuis 2006. Cette association travaille à la promotion des coopératives d'habitants et à l'accompagnement des groupes projet d'habitants. À titre professionnel, il contribue au développement des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique. Son intérêt pour le respect de l'environnement a contribué à impulser cette valeur au cœur des préoccupations d'Habicoop.

**Stephane LETZ** est membre de l'association Village Vertical depuis 2007. C'est à ce titre qu'il a représenté l'ensemble du groupe lors des Rencontres nationales de l'habitat participatif.

**Benoît TRACOL** est Directeur Général de Rhône Saône Habitat.

### Le Village Vertical, de quoi s'agit-il ?

À l'origine, le Village Vertical est constitué d'un petit groupe de ménages confrontés à des soucis de logement, et souhaitant vivre autrement. Le groupe a évolué, pour arriver aujourd'hui à une douzaine de ménages constitué en association depuis 2005. De la personne seule à la famille nombreuse, tous se retrouvent et participent au projet en élaborant les moindres détails : quatorze logements, plus de grandes parties communes, en propriété collective, gérés démocratiquement et sans but lucratif. Un projet pleinement inscrit dans l'économie sociale et solidaire.

Les villageois verticaux souhaitent créer un habitat écologique et économique. À ce projet environnemental vient s'ajouter une volonté d'intégrer des logements sociaux et très sociaux, quatre appartements seront conventionnés en foyer PLAI.

La future vie du Village est pensée en amont, notamment grâce à l'aménagement des espaces communs : salle commune avec cuisine, buanderie, terrasses, hall et potager.

La toute jeune coopérative va acquérir son foncier dans la ZAC des Maisons Neuves à Villeurbanne (69) et elle verra les travaux de construction de son immeuble débuter au printemps 2011, pour un emménagement prévu à l'automne de l'année suivante, dans le cadre d'une opération conjointe avec la coopérative HLM Rhône Saône Habitat. C'est un partenariat particulièrement innovant qui a été conçu entre les 2 coopératives, l'une apportant un savoir-faire reconnu depuis 60 ans dans le domaine du logement social et l'autre un vouloir vivre autrement, avec le soutien des collectivités locales à travers un apport financier.

La maîtrise d'ouvrage est unique et solidaire, et permet de développer un projet global de 38 logements en conjuguant les contraintes : le permis de construire est obtenu en co-titularité, le terrain d'assiette du projet est acheté en commun entre les 2 coopératives, la conduite de l'opération est confiée à une maîtrise d'œuvre unique, et la gestion future de l'immeuble sera commune.

Première expérience d'habitat participatif à adopter le statut de la coopérative de logement, le Village Vertical ouvre la voie à un nouveau mode de production du logement, qui part des habitants et de leur projet collectif. L'aboutissement de nombreux projets de ce type sera facilité si le législateur crée à cette fin une nouvelle famille de la coopération, à laquelle une fiscalité et des mécanismes de financement adaptés seraient rattachés. Aujourd'hui, des coopératives d'habitants peuvent légalement se créer, mais doivent composer avec des dispositifs qui prennent mal en compte les spécificités de leur projet.



© Géraldine Boudot

Qui participe au projet d'**habitat coopératif avec le village Vertical** ?

- L'URHAJ : union régionale pour l'habitat des jeunes qui gèrera les quatre logements foyers en financement très social (PLA-I).
- Rhône Saône Habitat, société coopérative d'HLM, se retrouvant dans les valeurs des coopérateurs. Elle construira 24 logements en accession sociale à la propriété, produira les 4 logements foyers par son statut de bailleur HLM, et assurera la maîtrise d'ouvrage déléguée pour les 14 logements du Village Vertical. De plus, elle apporte son savoir-faire technique, son potentiel financier (préfinancement des études techniques) et son expérience de la

construction et de la gestion syndic à la coopérative d'habitants. Elle apportera les garanties pour la réalisation et pour couvrir le risque d'impayés dans la gestion future.

- L'association Habicoop : elle a pour objet l'accompagnement des coopératives d'habitants. Tout au long du projet, elle aide le Village Vertical au montage juridique et financier, en activant son réseau politique, associatif et institutionnel sur ces questions.

### Qu'est ce qu'une coopérative d'habitants ?

Le principe est le suivant : la coopérative est propriétaire des logements qu'elle loue à ses coopérateurs en échange d'un loyer et d'achat de parts sociales. Les habitants sont donc propriétaires collectivement du bien mais locataires individuellement. L'enjeu pour les coopérateurs est d'être les acteurs de leur projet depuis la définition de leur intention en passant par le choix architectural jusqu'à l'organisation de la vie collective après l'emménagement. Ce système permet de sortir durablement un bien de la spéculation : la valeur des parts sociales, encadrée, est déconnectée de la valeur du bien ; si l'immeuble est revendu, la plus-value ne peut pas être distribuée entre les associés. La coopérative propose un autre rapport au patrimoine : la fonction d'habiter et l'intérêt collectif priment sur l'investissement immobilier et l'enrichissement financier individuel. La société coopérative repose également



© Géraldine Boudot

sur les valeurs d'équité, de transparence dans la gestion et de participation de chacun aux décisions. La démocratie s'y applique selon le principe une personne = une voix, quel que soit le nombre de parts sociales détenues. Les coopératives d'habitants proposent des solutions aux multiples questions environnementales, économiques et sociales qu'un tel projet peut susciter. Les performances énergétiques (meilleure isolation, panneaux solaires, etc.) mais aussi l'organisation interne à la coopérative (un potager est proposé dans presque tous les projets, les déplacements sont mutualisés) sont au cœur des questions environnementales. Les coopérateurs appréhendent la propriété d'une manière innovante, à contre courant du modèle dominant. Ils sont les acteurs et les producteurs de leur projet immobilier. Le lien social et le « bon voisinage » sont ancrés dans les projets car il est question d'intégrer au programme architectural des salles de vie communes et des espaces de rencontre. Il ne s'agit pas de se retrouver entre soi mais bien de soutenir un projet collectif où tout le monde peut participer. Quelle soit intergénérationnelle, sociale ou culturelle, la mixité est souvent une volonté importante des coopérateurs.

**Pour en savoir plus**

[www.village-vertical.org](http://www.village-vertical.org)

[www.habicoop.fr](http://www.habicoop.fr)

[www.rshlyon.com](http://www.rshlyon.com)

## Action de l'association Habitat et humanisme La ville interdite ?

**Bernard DEVERT** est prêtre du diocèse de Lyon, fondateur d'Habitat et Humanisme et de La Pierre Angulaire/Entreprendre pour Humaniser la Dépendance (LPA/EHD). EHD est lauréate en 2010 du Grand Prix de la Finance solidaire sous l'égide du « Monde Argent », de Finansol et France-Active.

Les grandes agglomérations mettent en lumière les ombres de politiques permissives qui, depuis trop longtemps, ne permettent pas de maîtriser un marché immobilier devenu fou, pour le moins aberrant.

Le prix moyen du m<sup>2</sup> présente une rupture abyssale avec la rémunération du travail. Cette explosion, que la crise économique et sociale paradoxalement amplifie, n'est-elle pas un déni et une moquerie de l'intérêt général.

Il appartient au politique de réguler les charges foncières, observant que les partis de gouvernement sont peu enclins à mettre en œuvre les réformes qui s'imposent.

Benoît Apparu, Secrétaire d'État au Logement, a certes « sifflé la fin de partie » d'une politique systémique du logement social pour lui substituer non sans pertinence le concept de la territorialisation déjà commencé avec Christine Boutin qui ne voulut retenir les aides fiscales que là où l'accès au logement est le plus tendu, observant que la crise n'est pas celle de l'immobilier mais celle de l'accessibilité à un logement abordable.

Si une telle approche recueille l'opposition d'élus ou de groupes de pression pour défendre « leurs territoires », elle doit être saluée comme relevant du courage politique ; encore convient-il de l'accompagner de mesures susceptibles de faire bouger une situation injuste et désormais dangereuse pour la cohésion sociale. Une ville interdite aux plus fragilisés n'est-elle pas une ville qui fait rupture avec la paix sociale.

### Trois propositions déjà esquissées doivent être mises en œuvre :

- modifier, pour son 10<sup>e</sup> anniversaire (13 décembre 2000), la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (S.R.U) ; les communes riches ne sauraient s'affranchir de la création de logements à destination des personnes fragilisées. La République est une et indivisible ;
- réviser les plans locaux d'Urbanisme (PLU) dans les grandes agglomérations pour augmenter les droits à construire de 25 % à 30 % avec une affectation

pour ceux-ci d'une charge foncière éligible aux financements sociaux et à l'accessibilité aux primo-accédants ;

- développer la propriété solidaire avec l'usufruit désormais éligible aux financements très sociaux (PLAI et PLUS). Cette perspective visée dans la loi « Mobilisation pour le Logement et la Lutte contre l'Exclusion » précise celle de « l'Engagement National pour le Logement », préconisant la mise à disposition de tènements appartenant à l'État en vue de faciliter une politique sociale de l'habitat.

L'habitat est un bien essentiel qui ne saurait se réduire à sa seule valeur patrimoniale. N'est-il pas celui qui permet à la personne de se construire et de participer à la vie sociale ? Il est inacceptable qu'il soit devenu un enjeu de spéculation.

Les échéances électorales sont des rendez-vous essentiels pour la vie de la Cité sous condition de regarder les faits tels qu'ils sont, quand bien même ils donneraient à voir la blessure infligée au bien commun. Une brèche alors s'ouvre : elle est à la fois éveil des consciences et réveil des talents.

Quand comprendrons-nous la nécessité de faire tomber les écailles de nos yeux pour saisir que ce drame du mal logement - dont plus de 600 000 enfants sont des victimes en France, 15 millions en Europe - appelle une volonté politique mais peut-elle naître dans cette schizophrénie entretenue entre nos comportements privés et leurs conséquences publiques. À refuser de les corréler, nous allons dans le mur.

Ces rencontres nationales de l'habitat participatif à Strasbourg font entendre l'urgence de nouvelles propositions pour un habitat « autrement ». L'auto-construction/promotion en est une des voies.

### *Bibliographie*

DEVERT, Bernard. Une ville pour l'homme. L'aventure de Habitat et humanisme. Paris : Éditions du Cerf, 2004.

BOETON, Marie, DEVERT, Bernard. Un toit pour mes frères. Sept propositions pour une économie solidaire. Éditions CLD, 2007.

DEVERT, Bernard, FAUROUX, Roger (dir.). En finir avec le mal-logement. Une urgence et une espérance. Paris : Éditions du Cerf, 2010.

## STRASBOURG DU 19 AU 21 NOVEMBRE RENCONTRES NATIONALES DE L'HABITAT PARTICIPATIF

Les Rencontres Nationales de l'Habitat participatif, clôturant le Forum des écoquartiers, ont permis l'organisation de 16 ateliers de travail et d'échanges, 8 conférences, faisant intervenir 70 représentants d'associations et professionnels de l'habitat.

L'objectif de ces Rencontres était d'offrir un temps de formation collective à tous les acteurs de l'Habitat Participatif, reposant sur trois niveaux de parcours possibles selon les connaissances de chacun (découverte, initié 1, initié 2).

La présente synthèse a vocation à fournir un premier retour synthétique du contenu des Rencontres pour les journées du samedi 20 et du dimanche 21 novembre. Elle a été réalisée à partir de l'ensemble des compte-rendus réalisés par les secrétaires des ateliers, qui seront regroupés dans les Actes des Rencontres Nationales encore en cours de finalisation. Elle sera intégrée dans les Actes du Forum des écoquartiers, publiés par la Communauté urbaine de Strasbourg.

La matière issue des ateliers et conférences a été regroupée ici autour de 5 thèmes transversaux :

- la diversité des expériences passées et en cours.
- les valeurs communes du mouvement : la solidarité et la durabilité.
- les acteurs des projets : les groupes, la maîtrise d'ouvrage, ses éventuels assistants, la maîtrise d'œuvre d'une opération immobilière, et à une échelle plus large, le rôle des collectivités territoriales favorisant l'habitat participatif comme outils des projets urbains.
- les recherches en cours sur la structuration juridique et financière permettant d'adapter les montages immobiliers aux spécificités des démarches participatives.
- la structuration de l'accompagnement professionnel des groupes pour favoriser la concrétisation des projets.

## 1. La diversité des expériences du mouvement de l'Habitat Participatif

Des ateliers ouverts au grand public avaient pour objectif de montrer la diversité des expériences et des formes d'habitat participatif aussi bien en France qu'à l'étranger.



*Les habitants au cœur de l'habitat participatif - Familles sur le chantier d'Écolis*  
© François DESRUES – septembre 2009

Différentes associations du réseau français se sont succédées pour présenter leurs projets récents ou anciens et en donner leurs particularités. Toutes ces présentations auront permis de lister des retours d'expériences disponibles et mobilisables, d'identifier les différentes sensibilités et valeurs véhiculées au sein des associations françaises et des expériences étrangères, de donner envie de rejoindre un groupe projet !

- Pour les expériences étrangères ont été présentées : les coopératives uruguayennes en auto-construction, les coopératives du quartier Vauban à Freiburg (Allemagne) où il existe une vie collective très développée, les coopératives suédoises au sein desquelles convivialité, avantages relationnels et gains de temps pour tous les habitants ont été mis en avant.
- L'association Éco Habitat Groupé, issue du Mouvement pour l'Habitat Groupé Autogéré (MHGA), a présenté deux immeubles en auto-gestion datant des

années 1980, le Kholkose à Saulx-les-Chartreuses et Anagram à Villeneuve d'Ascq, puis un projet en auto-promotion sur Paris qui devrait se construire courant 2011, Diapason.

- L'association Habicoop a présenté sa démarche sur deux projets, HNord à Bordeaux et La Jeune Pousse à Toulouse. C'est la coopérative d'habitants qui achète ou bâtit un immeuble qu'elle loue ensuite aux habitants, propriétaires de parts sociales. Ce mécanisme permet à des familles modestes d'accéder à des logements mais aussi d'éviter la spéculation lors du départ d'un habitant.
- L'association Éco-Quartier Strasbourg a présenté le projet Making Hof à Strasbourg qui répond à la consultation de la ville « 10 terrains pour 10 immeubles durables à Strasbourg » et le projet Écolline, des maisons passives en bande en auto-construction avec chantier participatif à Saint-Dié.
- L'association Éco Défi Clairieu a expliqué son projet de rénovation thermique des 1300 pavillons de la ZAC Clairieu à Villiers les Nancy.
- L'association coopérative du Grand Portail a parlé du projet d'un immeuble en auto-promotion en accession sociale à la propriété à Nanterre où les membres de l'association ont été choisis parmi les locataires du parc social en capacité d'accéder à la propriété.
- Enfin, la Maison des Babayagas à Montreuil s'est présentée comme un collectif de femmes âgées ayant la volonté d'habiter ensemble dans un immeuble HLM à partager notamment avec des étudiants.

Au-delà des quelques expériences présentées, il existe un grand nombre de projets dans l'ensemble des régions françaises.

## 2. Les valeurs solidaires et durables du mouvement

Les projets d'Habitat Participatif fondent leur démarche sur les valeurs de solidarité et de durabilité, qui ne sont pas assez mises en avant dans l'habitat conventionnel. Ces deux valeurs irriguent donc les expériences et ont été au cœur des débats.

Deux ateliers ont sensibilisé le grand public aux pratiques écologiques au quotidien et dans la façon de concevoir son habitat. Ces ateliers animés par des formateurs professionnels ont permis d'expliquer l'éco-consommation et l'éco-habitat.

L'association négawatt développe des scénarii alternatifs réalistes selon trois principes à respecter : la sobriété énergétique, l'efficacité du rendement éner-

gétique de la source au consommateur final, l'utilisation d'énergies renouvelables. Ces dernières ne seront une alternative possible que lorsque les besoins en énergie auront été nettement réduits.

Appliqués à l'habitat, l'approche environnementale de l'urbanisme, la conception architecturale bioclimatique et les principes constructifs écologiques en rénovation permettront des gains environnementaux substantiels. À l'échelle du logement, le label « construction biologique » conçoit l'habitat comme un tout et prend en compte les conséquences possibles sur la santé en plus de la qualité environnementale du bâti ; les choix de construction vont ainsi dépendre de l'environnement (cours et masques solaires, rose des vents et des pluies), du terrain d'assiette (cours d'eau extérieurs et souterrains, pollution du sol, pollution électromagnétique), de l'enveloppe bâtie (matériaux respirants et perméables, matériaux écologiques et biodégradables, technologie simple), des flux (limiter la pollution électromagnétique, limiter la pollution de l'air intérieur, valoriser l'énergie solaire passive, valoriser les parties minérales, etc).

**La solidarité** est également au cœur des projets, et a été abordée notamment dans les ateliers portant sur la mixité sociale et la mixité générationnelle.

Concernant la **mixité sociale**, les retours d'expériences présentés s'appuient sur des montages variés : certaines structures ne comportent que des logements sociaux, d'autres sont le fruit de partenariats entre un groupe d'habitants et un bailleur social.

- Depuis le début des années 1980, les groupes de La Viorne et Les Crieurs sont ou ont été des unités en auto-gestion dans le parc d'un bailleur social. Les projets sont issus de la volonté d'un groupe d'habitants locataires du parc HLM de tisser plus de lien social entre voisins et de partager des espaces de rencontres. Ils ont réussi à convaincre les bailleurs d'accéder à leur demande et ont pu participer à tous les stades de conception des bâtiments. Au départ, le groupe d'habitants est resté locataire de ses appartements avec un surloyer pour les parties communes. Le fonctionnement entre le groupe en autogestion et le bailleur était défini à travers une convention.
- Le projet Making Hof à Strasbourg est porté par un groupe de six familles qui se sont associées à Habitat et Humanisme, bailleur social associatif, pour construire huit maisons en bande dont deux seront en locatif HLM permettant des démarches d'insertion par le logement (avec un accompagnement d'Habitat et Humanisme). Lors des phases de conception et de construction, les deux maîtres d'ouvrage cohabitent, un permis de construire valant division permettant d'attribuer à chaque maître d'ouvrage sa parcelle à l'issue de l'opération. Ce montage est possible car le coût de la construction, de l'ordre de 2300 € TTC/m<sup>2</sup> SHAB, est compatible avec les prix maximum

d'achat du bailleur (pour accepter ce coût de construction, Habitat et Humanisme a tenu compte d'une diminution des charges d'utilisation vues les performances thermiques du bâtiment).

- Des sociétés coopératives d'HLM (notamment Habitat de l'Ill en Alsace et Haute Savoie Habitat) envisagent de créer des groupes d'auto-promotion en accession sociale à la propriété au sein de leur parc de locataires. La fédération nationale des coopératives HLM souhaite publier un guide « Accompagner les projets d'habitats coopératifs et participatifs ».

**La mixité intergénérationnelle** a été envisagée à trois échelles :

- Au niveau d'un appartement, des personnes âgées peuvent louer une pièce à des étudiants ou des jeunes travailleurs. Cette démarche est facilitée et organisée par différents mouvements associatifs.
- Au niveau d'un immeuble, certains appartements peuvent être réservés et adaptés pour des personnes dépendantes, mais le montage juridique est difficile et freine encore les opérateurs.
- Au niveau d'un quartier, une volonté politique forte présente dès l'initialisation du projet pourra influencer l'urbanisme du quartier en s'appuyant sur une assistance technique forte des aménageurs et en anticipant le financement des lieux et des locaux communs. À ce titre, des expériences allemandes ont particulièrement marqué les participants de l'atelier, comme le quartier Am Albgrün à Karlsruhe.

### 3. Les Acteurs d'un projet d'habitat participatif

Un premier atelier a essayé de définir le rôle des professionnels et des habitants et d'identifier quel rôle complémentaire doit être inventé entre le groupe d'habitat, la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre. Lorsque le maître d'ouvrage a besoin de compétences extérieures pour l'accompagner, deux possibilités s'offrent à lui :

- une assistance à maîtrise d'ouvrage, spécialisée ou généraliste, présente à toutes les phases du projet ou non. L'assistance à maîtrise d'ouvrage a une obligation de moyen, le groupe d'habitant conserve le risque.
- une maîtrise d'ouvrage déléguée (à un bailleur ou un promoteur) qui a une obligation de résultat, le risque lui est alors délégué.

Les différences des expériences présentées permettent de constater la multitude des formules possibles, que chaque groupe peut adapter à ses propres besoins et faire évoluer dans le temps.

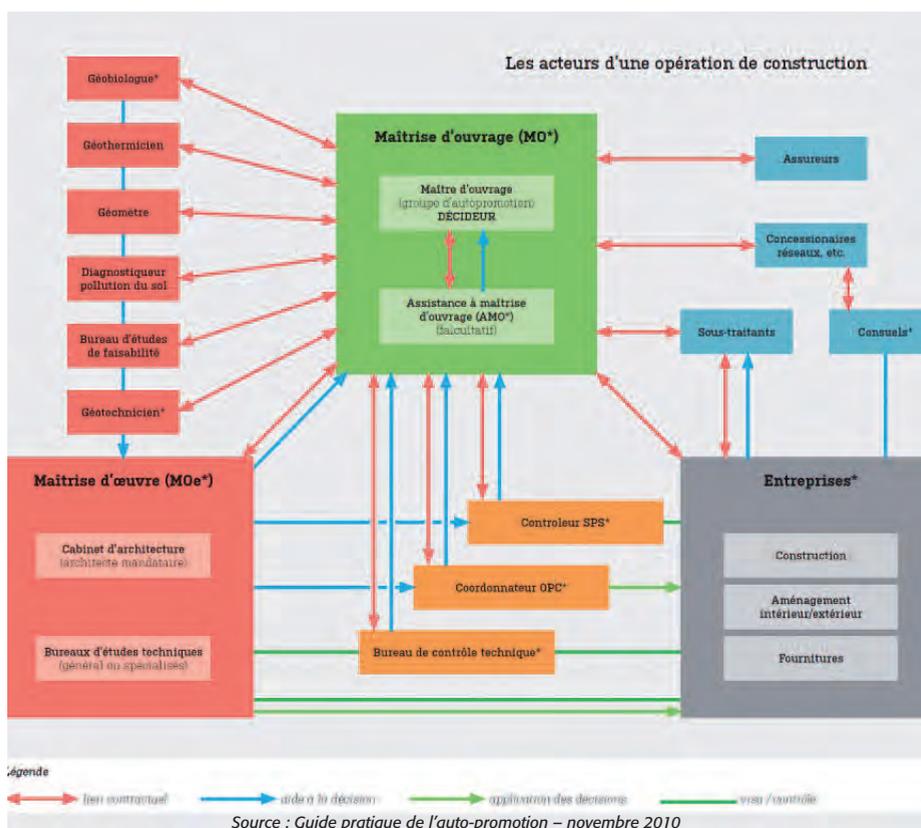
- L'architecte et une future habitante du projet Écolline ont montré la spécificité des rôles dans un projet présentant une forte part d'auto-construction. L'ar-

chitecte a d'abord joué le rôle d'assistant à maître d'ouvrage en phase de structuration du groupe et de faisabilité du projet. Il a ensuite pris sa place de maître d'œuvre en phase conception et réalisation. Enfin il a aidé le groupe à préparer la phase de chantier, jusqu'à l'embauche par le groupe d'un conducteur de travaux pour coordonner l'auto-construction et faire le lien entre les maîtres d'ouvrage auto-constructeurs, le maître d'œuvre et les entreprises.

- Le groupe Le PasSage a assumé seul toute la charge de la maîtrise d'ouvrage car certains membres avaient déjà une première expérience d'habitat auto-géré et de nombreuses compétences existaient en interne (technique, juridique, comptable). Ils ont tout de même fait appel à un architecte, mandaté à l'heure, pour les accompagner dans leurs visites de terrain et leur permettre de bâtir le programme. C'est le même architecte qui a ensuite conçu et réalisé les logements.
- Le bureau d'études en concertation citoyenne, CUADD, a été mandaté par la ville de Nanterre et un bailleur social pour accompagner un groupe de locataires du parc social, identifiés comme accédants potentiels à la propriété au sein d'une coopérative de logement social. La prestation d'assistance à maîtrise d'ouvrage consistait en la sensibilisation au projet participatif, la formation juridique, architecturale et financière du groupe, la coproduction du programme avec les habitants. Le groupe d'habitants a ressenti le besoin, par la suite, de faire appel à une maîtrise d'ouvrage déléguée via un promoteur pour formaliser son projet. Ils se sont constitués en association et ont choisi leur maître d'œuvre.
- L'exemple de la SCIC Urbancoop illustre le rôle que peuvent avoir les opérateurs immobiliers innovants et coopératifs pour développer l'habitat participatif. Urbancoop produit essentiellement du logement en accession sociale à la propriété avec vente en VEFA. La participation des habitants intervient uniquement après dépôt du permis de construire et donc uniquement sur la personnalisation intérieure mais les agencements sont très variés en fonction des envies des ménages.

À une échelle plus large que celle de l'opération, un atelier s'est intéressé aux acteurs qui favorisent l'habitat participatif, et lui donnent sa place dans le développement urbain. En effet, les collectivités et les aménageurs commencent à percevoir l'intérêt de l'habitat participatif comme un outil d'urbanisme pour faire évoluer les manières de construire et de vivre ensemble. Des projets français, belges et allemands allant dans ce sens ont été analysés au cours d'un second atelier pour définir les attentes croisées des collectivités et des habitants sur cette question et positionner l'habitat participatif face aux autres acteurs de l'habitat.

- La ZAC de Meylan, construite début des années 1980, comporte trois projets en auto-gestion. La participation des futurs habitants en amont y a été très forte grâce à la volonté de la municipalité qui a mis en place un atelier public d'urbanisme. Les habitants ont ainsi pu décider du positionnement de leur logement sur la ZAC, de l'emplacement des espaces et équipements publics, de la préservation d'une coulée verte le long du quartier. Les trois groupes en auto-gestion ont été très bien accueillis par la municipalité et ont dynamisé les démarches participatives.
- À Bruxelles, le foncier étant cher et les extensions urbaines inexistantes, des projets d'habitats groupés émergent sur le bâti existant en rénovation. Ces initiatives sont encouragées par des bourses au logement sur des bâtiments industriels abandonnés.
- Strasbourg soutient l'habitat participatif dans toute sa diversité avec l'objectif d'élargir socialement et quantitativement les populations intéressées. Ainsi l'appel à projets « 10 terrains pour 10 immeubles durables » avait pour ambition de développer des projets en auto-promotion sur des sites délaissés, des dents creuses, des parkings, à proximité du tramway. Des réunions publiques ont permis d'expliquer la démarche et les délais, de présenter le cahier des charges et de proposer un accompagnement technique.



Une deuxième vague de terrains sera proposée courant 2011 en intégrant le retour d'expérience de la première consultation, en adaptant les tailles de parcelles à celles des groupes et en augmentant le délai de réponse. La Ville est prête à partager son expérience avec d'autres collectivités intéressées.

- Tübingen est une ville allemande du Bade-Wurtemberg où 30 % de l'habitat est participatif, ce chiffre atteignant 80 % sur les nouveaux projets d'urbanisme. L'habitat participatif est un atout pour la ville car les constructions en auto-promotion sont de plus grande qualité et diversité et leurs habitants s'identifient et s'impliquent dans leur quartier. Cela demande une organisation particulière de la municipalité qui s'appuie sur une méthode d'accès au terrain dans un cadre sécurisé (95 % des terrains sont publics). Une plate-forme de rencontres de tous les acteurs crée les bonnes conditions juridiques permettant de construire ensemble. En conséquence, les promoteurs immobiliers se sont adaptés et proposent des formules mixtes en promotion classique et auto-promotion, ils ont augmenté leurs prestations pour s'adapter au marché et au quartier.

#### **4. Les montages juridiques et financiers pour l'Habitat Participatif**

La question des montages juridiques et financiers favorables pour développer l'Habitat Participatif a été abordée dans plusieurs ateliers qui ont permis de restituer et partager le travail réalisé par de nombreuses associations en France, et notamment Habicoop.

Il est à noter qu'en 2010, un état des lieux de l'ensemble des formes juridiques expérimentées à travers la France a été engagé par la collaboration de plusieurs militants associatifs issus de différents réseaux. À l'issue des Rencontres Nationales de Nantes, un groupe de travail a été initié par le réseau Habitat Groupé et l'association Oasis en tout lieux pour travailler à la constitution d'un recueil juridique permettant de capitaliser des savoirs et expériences sur les différents montages juridiques et financiers possibles pour développer des habitats groupés. Ce groupe de travail a été porté par un noyau d'acteurs du réseau, composé du réseau HG, de Parasol, l'Echo Habitat, Éco-Habitat Groupé, Regain..., et animé par Thomas Schamasch en stage pour Oasis en tout lieux. Ce travail d'inventaire et de synthèse, qui se donne pour ambition de concilier information technique, illustration par l'exemple, pédagogie et perspectives d'évolution des statuts, repose en grande partie sur des initiatives de compilation semblables menées par des acteurs existants (fiches plan B d'Habicoop, capitalisation initiée par Éco Habitat Groupé, travail de la commission juridique d'HAB, tableaux comparatifs produits par le projet Écoravie, ateliers juridiques

développés par Regain...), ainsi que sur l'expérience de projets d'habitat groupé ayant déjà expérimenté un montage juridique spécifique.

Cet état des lieux, aussi appelé « Recueil juridique », a permis de comparer les avantages et inconvénients de chacune des formes juridiques. Il servira de base de travail à la rédaction de statuts appropriés à chaque type de groupes. Il devra être accompagné d'une grille de lecture pour être facilement intelligible et pouvoir classer les formes juridiques dans les grandes familles identifiées : copropriété, sociétés civiles immobilières (de location, d'attribution, d'accession à la propriété), sociétés commerciales (coopératives, SAS). Un outil internet transversal entre les associations sera créé aussi vite que possible à cet effet.

Habicoop a également proposé une série d'ateliers sur le thème de la coopérative d'habitants.

Tout d'abord, une étude très technique a été réalisée sur les statuts en cours de rédaction du Village Vertical, selon le modèle d'une coopérative de la loi de 1947. Ces statuts sont le résultat d'un travail collectif avec des juristes, le groupe national de la coopération, des experts juridiques de la coopération. Lorsque ces statuts seront déposés, une version commentée sera mise à disposition sur le site internet d'Habicoop.



Montage juridique et financier pour l'Habitat Participatif © Lobo et Mie - novembre 2010

Un autre atelier a traité des modes de financement possibles au sein d'une coopérative d'habitants lorsqu'une partie de l'emprunt est de type PLS (Prêt Locatif Social). Le problème des entrées-sorties de personnes et de la façon de leur rembourser les apports en comptes courants reste entier. Une proposition à développer serait de créer une foncière dont le capital mutualisé servirait à soutenir les projets en phase d'initialisation.

Le plaidoyer en faveur d'une loi créant un nouveau statut coopératif rédigé à l'attention des élus a été expliqué et retravaillé. Le problème actuel réside dans le fait que les coopératives d'habitants n'existent pas dans la loi de 1947 traitant des autres formes coopératives. Ainsi les coopératives créées pour l'habitat participatif sont pénalisées par la fiscalité des sociétés (imposées sur les bénéfices après 45 ans) et ne bénéficient pas des avantages spécifiques prévus au titre de la résidence principale en propriété privée. Les demandes d'amendement intervenues au moment du Grenelle n'ont pas abouti bien que les ministères se soient déclarés prêts à étudier la question. Il faut donc que l'argumentaire soit retravaillé afin que les élus puissent se l'approprier. Pour aller dans ce sens, les échanges avec les élus locaux devront s'intensifier.

Enfin, un dernier atelier a cherché à comprendre ce qu'était une SCIC et comment on pouvait développer l'habitat participatif avec cet outil. Une SCIC est une coopérative avec une gouvernance par des collèges au sein desquels les acteurs ont des intérêts divergents mais un objectif commun. L'objet de la SCIC doit être d'intérêt général. Les SCIC peuvent être un appui pour les projets d'habitats participatifs en sécurisant des opérations juridiques et financières ; il serait donc intéressant de développer des collaborations et de les rendre visibles comme un nouvel acteur. Plusieurs SCIC travaillent déjà sur des projets participatifs.

- L'Arban : urbanisme en milieu rural et émergence d'une filière professionnelle du bâtiment
- INGECOOP : ancienne coopérative qui travaille principalement sur les questions juridiques et financières en amont des projets participatifs
- Habitats Solidaires : regroupements de quatre associations œuvrant dans le logement social pour personnes en très grande difficulté. Ils ont réussi à atteindre leur autonomie financière en créant Finantoit, un fond d'épargne salariale solidaire
- Domi'Coop : agence immobilière à vocation sociale qui gère 200 logements de propriétaires
- Urbancoop : produit des logements en accession sociale à la propriété sur des terrains détenus par les collectivités. La SCIC a été créée à la suite de nombreuses S3C.

## 5. L'Accompagnement professionnel

Le dernier thème qui a traversé l'ensemble des Rencontres est celui de la formation, voire la professionnalisation des acteurs du mouvement, permettant notamment l'émergence d'une profession d'accompagnateur des groupes. Un premier atelier pratique animé par HAB et Oïsa a permis aux participants d'expérimenter des méthodes de participation active pour faire émerger une décision commune ou pour arriver à mener un débat d'une manière constructive tout en sortant du schéma classique autour d'une table. Ces méthodes « dynamiques » peuvent être un outil adapté pour favoriser la prise de décision au consensus par l'animateur du groupe, qu'il soit un des membres ou un professionnel assistant à maîtrise d'ouvrage. Ces méthodes ne doivent pas être considérées comme un modèle d'accompagnement idéal mais comme une boîte à outils que chaque groupe s'approprie et adapte à ses besoins, une aide pour l'apprentissage du collectif et l'autonomisation du groupe.



*L'accompagnateur : aider le groupe à mener le projet à terme  
© Lobo et Mié – novembre 2010*

Le besoin et la structuration d'un accompagnement professionnel pour un groupe de projet ont été débattus dans un deuxième atelier. Sa forme et son importance ne font pas consensus et dépendent fortement des compétences et idéologies propres au groupe. Une présentation du métier d'accompagnateur en Allemagne a complété celle des accompagnateurs professionnels ou asso-

ciatifs français. Outre-Rhin, le métier est déjà fortement structuré, il peut s'appuyer un retour d'expérience conséquent et varié et couvre l'ensemble des phases du projet pour un prix de l'ordre de 3 % du montant total des travaux. En France, il n'y a pas encore de référentiel métier commun, l'accompagnement est personnalisé en fonction du groupe, de la structure accompagnante, de l'intervention programmée d'autres experts techniques, juridiques, financiers.

Le dernier atelier sur ce thème avait pour objectif de construire un état des lieux des pratiques professionnelles d'accompagnement en France et de poser la question de sa structuration en un réseau national afin de pouvoir développer des outils d'échanges et de formation. Les structures engagées auprès de groupes d'auto-promotion ont des formes très différentes au niveau juridique et financier : Urpact Aquitaine (en association avec les CRESS Aquitaine), OPHEC, GRT Ouest, Habicoop, Relier, COAB, Toits de Choix. Tous les accompagnateurs ont exprimé le besoin, à travers ce réseau national, de définir un référentiel du métier comportant une charte éthique évolutive, d'acquiescer une légitimité, d'être reconnus à la fois par les réseaux associatifs de l'habitat participatif et par les élus, collectivités, bailleurs sociaux et promoteurs ou aménageurs. Leur prestation devra à terme être prise en charge par les groupes d'habitants et non par les collectivités qui concentrent leur aide sur les phases d'émergence de groupes et d'idées. Le métier d'accompagnateur est un métier de généraliste en conduite de projet qui s'adjoint des expertises extérieures, il comporte un volet technique et humain ce qui le différencie des autres acteurs de la construction et implique des compétences multiples et transversales.

### **Perspectives et conclusions**

À l'issue des trois journées consacrées à l'Habitat Participatif, l'ensemble des acteurs présents ont témoigné de leur grande satisfaction. En effet les Rencontres 2010, poursuivant le cycle des Rencontres Nationales engagé depuis 2005, ont permis de rapprocher l'ensemble des composantes associatives françaises pour faire émerger une identité commune autour d'un habitat conçu par et pour ses habitants, répondant aux aspirations nouvelles de solidarité et de durabilité.

Les Rencontres ont également permis de faire leur place à tous les acteurs de la filière depuis les Habitants jusqu'aux entreprises de construction, en passant par les groupes projets, les associations, les professionnels (aménageurs, bailleurs, accompagnateurs, notaires, architectes, banquiers...) et les collectivités territoriales largement représentées par les élus et les techniciens.

À l'issue des Rencontres, les acteurs se sont donné plusieurs chantiers pour 2011, portant sur la capitalisation des expériences existantes, le développement d'un portail de communication pour le mouvement, l'approfondissement juridique des montages favorables à la coopérative d'habitants, l'habitat groupé et l'auto-promotion. Ces chantiers seront portés par les associations et acteurs locaux qui sont déjà engagés dans ces démarches et pourront être restitués lors des prochaines Rencontres.

Les échanges ont exprimé la vitalité du mouvement de l'habitat groupé, l'émergence en force de l'autopromotion. Toutefois, les nombreux ateliers ont aussi démontré que le chemin est difficile, le sujet très pointu. De nombreuses personnes ont exprimé leurs difficultés à faire avancer leur projet, de nombreux élus locaux ont indiqué vouloir faire, mais ne pas forcément savoir comment faire... Et des professionnels tentent de se frayer un chemin à travers la complexité d'une demande balbutiante. Le mouvement a donc démontré sa force, sa volonté, mais il a également révélé sa fragilité, la nécessité de se consolider.

Suite à l'enthousiasme de quelques opérations expérimentales, menées par des volontés fortes, succède l'enjeu de la standardisation de ce mode opératoire. Le risque de l'habitat participatif est qu'il reste marginal, ou pire, réservé à des privilégiés. Or tous sont convaincus que les crises du logement, les impératifs d'une société inscrite dans le développement durable, les tensions sociales ne permettent plus d'attendre. Il faut une refonte profonde des pratiques. Cette refonte émerge de la société civile, l'habitat participatif en est une expression, mais elle est loin d'être inscrite en profondeur et durablement.

Pour approfondir le partenariat avec les collectivités territoriales, axe de travail semblant essentiel, il est proposé que les associations rédigent en 2011 un Livre Blanc de l'Habitat Participatif, faisant le bilan des expériences passées et en cours, et listant des propositions concrètes pour le développement de ces initiatives.

Par ailleurs, dans la perspective d'une meilleure coordination du mouvement, les acteurs se sont mis d'accord sur la reconduction de Rencontres Nationales de l'Habitat Participatif, organisées par un collectif inter-associatif, cherchant un partenariat approfondi avec les collectivités territoriales.

Lors de la plénière de clôture, il a été décidé que les prochaines Rencontres de 2011 se tiendront en Ile-de-France. Il est aussi proposé d'organiser les Rencontres 2012 dans la Région Rhône-Alpes, dans un partenariat entre les associations lyonnaises et grenobloises. Le Sud de la France a également apporté sa candidature.

L'ensemble de ces perspectives nationales montre la vitalité des acteurs de ce domaine. Souhaitons que l'énergie palpable lors des Rencontres se traduise également par la concrétisation de nombreux projets d'habitat dans les territoires, qui seuls pourront donner sa pérennité et sa crédibilité au mouvement de l'Habitat Participatif.

Synthèse rédigée à partir de l'ensemble des comptes-rendus d'ateliers des Rencontres / Association Éco-Quartier Strasbourg, février 2011.



Plénière de clôture des RNHP © Sophie DESRUES – novembre 2010

## Conférence

Strasbourg, 13 et 18 novembre

## Éco-quartier Danube : Présentation et débats autour des 3 propositions de projets

Par Sébastien BRUXER, Chef de projets – Mission territoriale Danube/Deux Rives, Communauté urbaine de Strasbourg



La ZAC Danube est un des projets d'éco-quartiers de l'agglomération strasbourgeoise en cours d'élaboration. Ses grands objectifs reposent notamment sur la maîtrise énergétique des bâtiments, le développement d'une qualité de vie en milieu urbain, une gouvernance renforcée (atelier de projet) et les questions de mobilité (quartier où la place de la voiture est limitée). C'est sur ce dernier thème que le projet a d'ailleurs été primé dans le cadre du concours éco-quartier organisé en 2009 par l'État suite au premier Grenelle de l'environnement.

Début 2010, la Communauté Urbaine de Strasbourg a confié cette opération d'aménagement à la SERS, qui a organisé une consultation d'urbanistes pour proposer un projet urbain. Les trois équipes sélectionnées, les agences Devillers, Reichen & Robert et KCAP, ont remis leurs propositions finales à la mi-octobre. Celles-ci ont fait l'objet d'une exposition publique en novembre 2010 sur la

péniche amarrée à la presqu'île Malraux : cette exposition a attiré 700 visiteurs et permis de recueillir 180 contributions écrites.

Suite au travail entrepris avec le groupe restreint de l'atelier de projet pendant la durée d'élaboration des 3 projets, la conférence du 13 novembre et la séance plénière de l'atelier de projet Danube du 18 novembre ont constitué de nouvelles occasions de débats :

- consultation d'urbanisme : la procédure retenue de dialogue compétitif pour le choix du projet urbain a engagé un travail itératif dans la durée avec les représentants de l'atelier de projet, très riche d'échanges et d'enrichissement des projets ;
- diversité des 3 projets : cette diversité dans les approches et les réponses proposées par les équipes d'urbanistes permet d'appréhender toute la complexité d'un tel projet urbain, en s'appropriant la transversalité nécessaire à la construction d'un nouveau morceau de ville ;
- autopromotion : le nombre important de logements réservés à l'autopromotion dans l'éco-quartier (environ 65) doit constituer une étape décisive pour tenter de généraliser ce nouveau mode d'habiter à l'échelle de la ville et de l'agglomération ;
- stationnement : l'ambition d'une place de parking pour deux logements est soulignée, mais des questions demeurent sur le nombre de places réservées aux bureaux et les possibilités de mutualisation et partage des parkings entre tous les programmes ;
- réversibilité : il a été souligné l'importance de construire un quartier évolutif, pouvant s'adapter dans le temps à de futurs modes de vie non connus à ce jour ;
- reproductibilité : les innovations entreprises sur ce projet ne doivent pas en faire une vitrine détachée du reste de la ville mais constituer un laboratoire d'expériences pouvant être reproduites sur l'ensemble du territoire ;
- bilan de fonctionnement de l'atelier de projet : la gouvernance partagée engagée avec l'atelier de projet Danube depuis juin 2008 est encourageante et devrait être élargie à un plus large public.

Depuis le forum, le projet de l'agence Devillers a été retenu ; il fera l'objet d'un nouveau travail avec l'atelier de projet en 2011.

## Conférence/débat

Schiltigheim, 16 novembre

## Les friches industrielles et brassicoles : témoins du passé pour rebondir sur l'avenir

Par Danielle DAMBACH, Adjointe au Maire à l'Urbanisme  
et à l'Environnement Ville de Schiltigheim

De la fondation du premier hameau de « Sciltung » au 9<sup>e</sup> siècle à l'impressionnant développement industriel, démographique et urbain de la fin du 19<sup>e</sup> siècle et début du 20<sup>e</sup> siècle, Schiltigheim s'est forgée une identité forte grâce à un passé riche.

La ville a connu un formidable développement économique amorcé dès la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle par l'arrivée de plusieurs brasseries strasbourgeoises. Schiltigheim possède des atouts : sa position géographique, située sur une colline de loess (possibilité d'y creuser des galeries pour conserver la bière et pomper une eau de bonne qualité), la présence de grands espaces libres proches de Strasbourg, la proximité d'axes de communication importants avec le canal de la Marne au Rhin et le bas port sur l'Aar, les lignes de chemin de fer Strasbourg-Paris et Strasbourg-Lauterbourg.

Les brasseries urbaines à l'étroit à Strasbourg s'installent à Schiltigheim après le creusement de leurs caves : l'Espérance en 1860, Schutzenberger en 1863, Perle en 1876 et Fischer en 1884. Ces implantations vont renforcer un tissu industriel et artisanal déjà dense à cette époque. Cette période n'est pas seulement l'apogée des industriels qui travaillent à Schiltigheim et souvent y résident, elle est aussi l'avènement de la classe ouvrière qui constitue la grande majorité de la population. Ce qui contribua à forger un passé de militantisme, de syndicalisme et de nombreuses associations autour de la vie festive (messti) et sportive.

Cette forte activité connaît un déclin depuis la seconde guerre mondiale : les brasseries et les entreprises qui tournaient autour de cette activité économique ferment ou délocalisent. Elles laissent du terrain qui ne trouve pas forcément repreneur.

Schiltigheim, dont le PLU est en cours de construction, a recensé ses bâtiments industriels et brassicoles, grâce à l'aide des services de l'Inventaire du Patrimoine de la Région Alsace. La Ville envisage ses friches comme de réels atouts, qui offrent les possibilités d'un nouveau développement urbain durable.

La question de la conservation de ce patrimoine est liée au développement urbain schilickois. Faut-il laisser démolir ces bâtiments ? Faut-il faire table rase de ce passé en pensant que la place nette laisserait davantage de marge de manœuvre ? En opérant ainsi, cela garantirait-il un développement plus cohérent ? Sera-t-il durable ? Il apparaît que Schiltigheim se doit de conserver ce patrimoine, témoin de son histoire. Mais n'y a-t-il pas un risque de transformer la ville en musée et de nourrir la nostalgie ? Comment utiliser judicieusement l'inscription aux monuments historiques ?

Pour une commune, le préalable à toute forme de préservation du patrimoine est de pouvoir maîtriser le foncier par un portage public ce qui n'est pas toujours possible. Plusieurs initiatives privées sur les sites brassicoles ont donné lieu à des démolitions de bâtiments remarquables. Aussi, la préservation du patrimoine nécessite une étroite concertation entre la Ville et l'ensemble de ses acteurs.

Lors de la conférence, il a également été suggéré que les bâtiments brassicoles puissent abriter des équipements publics phares plutôt que de construire de nouveaux bâtiments, mais aussi que ces friches soient l'occasion d'ouvrir le paysage en apportant par exemple à la ville le véritable poumon vert qui lui manquait.

En conclusion, Schiltigheim ne peut faire l'économie d'un coup d'œil sur son histoire pour aller de l'avant et poser les fondations de la ville de demain.



photo CUS

## Conférence

Lingolsheim, 17 novembre

## Gestion collective des cœurs d'îlots

Mathias SCHUSTER, architecte, agence Lehen Drei (projet de Tübingen, Bade-Württemberg) ; Catherine LINDER, paysagiste pour Nexity Foncier Conseil Strasbourg

Par André UNTERSINGER, chef de projet, Ville de Lingolsheim

Après une rapide présentation du projet d'éco-quartier des Tanneries à Lingolsheim par Catherine LINDER, projet porté par la Ville de Lingolsheim et réalisé par l'aménageur Nexity Foncier Conseil, Mathias SCHUSTER a témoigné de l'expérience de Tübingen et plus particulièrement de la manière dont les cœurs d'îlot ont été traités.

En effet, les élus de la Ville de Lingolsheim souhaitent qu'un soin particulier soit apporté au cœur d'îlot en qualité et en usages en évitant que l'automobile ne vienne impacter et réduire des espaces dont la vocation est de participer de la qualité de vie des habitants.

M. SCHUSTER a d'abord expliqué un élément déterminant de la constitution d'un îlot, à savoir la répartition parcellaire selon un système souple et adaptable à la demande et à un tour de table susceptible de regrouper promoteurs divers et initiative individuelle, voire auto-promoteurs.

Avec l'utilisation de la parcelle malléable, les acteurs sont réunis autour de la table selon un choix obéissant à un objectif de mixité sociale et fonctionnelle. Chacun choisit une parcelle selon ses besoins, et un partage se fait. Les discussions s'arrêtent lorsque chacun a trouvé son compte. Ce système permet une variété architecturale relativement importante en puisqu'une maison individuelle peut par exemple venir se loger entre deux programmes plus denses, tout en respectant un mode de fonctionnement urbain cohérent. Cette maison individuelle va s'organiser verticalement utilisant peu de surface au sol, mais exploitant de manière optimum son potentiel constructible. Elle s'insère parfaitement dans son environnement urbain et apporte une séquence architecturale courte, différenciée.

À l'arrière des immeubles, vers le cœur de l'îlot, une bande d'environ trois mètres est dédiée à l'usage privatif de chaque immeuble. Au-delà, le centre est destiné à devenir un espace collectif que les copropriétaires doivent s'approprier. Ils s'entendent sur son aménagement et c'est le premier promoteur à construire qui réalise cet aménagement en le préfinançant. Son financement

est ensuite assuré par le biais d'une soulte versée à l'association syndicale de l'îlot par l'ensemble des autres copropriétaires.

Les cœurs d'îlot sont délivrés de leur asservissement à l'automobile grâce à l'instauration de parkings en silos. Mais ce système a trouvé des limites assez rapidement. Les copropriétaires rencontrant des difficultés pour gérer collectivement ces équipements, la commune a dû les reprendre en charge le stationnement et en assurer la gestion.

Les rez-de-chaussée sont très souvent dédiés à de l'activité à l'initiative de micro-entreprises, d'artisans ou de services et d'initiatives associatives. C'est un élément important permettant d'assurer la mixité fonctionnelle et donc une présence quotidienne et une vie de quartier animée.



Espaces collectifs, quartier français à Tübingen, photos CUS



Café/rencontre

Strasbourg, 19 novembre

## Jardins partagés : Comment participer, comment mobiliser sur le long terme ?

Par Philippe Schoen, agence Latitude

*Le word café est une rencontre où chacun a la possibilité d'échanger avec tous les autres. Plus le sujet réunit des passionnés, plus la rencontre est un succès... ces deux rencontres étaient particulièrement réussies.*



photo CUS

### **Comment mobiliser, comment pérenniser les jardins partagés ?**

Autour de la question, une quarantaine de passionnés ou quelques néophytes ont partagé leur expérience et leur enthousiasme.

L'idée du jardin partagé germe des habitants d'un quartier. Elle naît parfois d'une réflexion autour du compost. On produit du compost, et après ? L'idée chemine, et on décide de cultiver en commun un bout de terrain.

Au fur et à mesure, le projet se structure. À terme, il gagne à être porté par une association. Même s'il y a autant d'objectifs que de jardiniers. S'il est illusoire de vouloir s'en nourrir, à moins d'être des jardiniers experts, ce petit morceau de nature en ville est une nourriture pour l'esprit.

Des projets de jardins partagés naissent en plein centre ville. Ils font partie de la collectivité. D'ailleurs la Ville en encourage l'initiative. Ils sont un lieu de vie et de convivialité grâce aux fêtes qu'il est possible d'y organiser : fêtes de saisons, fêtes de récoltes...

Le jardin partagé doit-il être pérenne ? Il est vivant, donc il meurt et d'autres naissent. Un participant dit : « dans le développement durable, ce n'est pas le projet qui est durable, ce sont les gens qui le deviennent ». Le jardin partagé est un espace de liberté où s'exprime un foisonnement d'initiatives. Il n'y a pas de modèle.

Les projets ne sont jamais figés ; ils peuvent même être nomades.

## Conférence/débat

Ostwald, 19 novembre

## Habiter la nature

### L'écoquartier des Rives du Bohrie

Par Frédéric MAILLOT, Directeur de projets, Mission Arc Ouest,  
Communauté urbaine de Strasbourg

#### 1. Thème

L'élaboration du projet d'aménagement des Rives du Bohrie a été l'occasion pour les élus, les associations de protection de l'environnement et les techniciens de s'interroger, de se confronter puis de collaborer ensemble afin de répondre à cette question : comment habiter la nature et la respecter ? Le Maire d'Ostwald, le Président du Conservatoire des Sites Alsaciens et l'Ingénieur qui a imaginé les solutions techniques, représentants de ces forces, reviennent sur ce cheminement au moment où la ZAC du Bohrie entre en phase opérationnelle.

#### 2. Thématiques abordées

##### ■ pourquoi habiter la nature plutôt que de densifier l'existant ?

La lutte contre l'étalement urbain a conduit à rechercher des sites potentiels d'urbanisation au sein de la CUS. En raison de sa position privilégiée en frange ouest de la commune d'Ostwald, en première couronne de l'agglomération strasbourgeoise et au contact direct du tissu urbain existant, le territoire qui a vocation à accueillir le nouveau quartier « les Rives du Bohrie », a été identifié de longue date comme secteur d'urbanisation future dans les documents d'urbanisme successifs.

D'autre part, le PLH de la CUS fait le constat d'une offre en logements insuffisante, mal répartie et peu diversifiée, face à une demande et des besoins qui ne cessent de croître. Parallèlement, la crise économique qui touche plus particulièrement le secteur de l'immobilier, est également une crise sociale qui affecte une partie de nos concitoyens. Les enjeux climatiques révèlent quant à eux la nécessité de privilégier les économies d'énergie et d'espace. Plus particulièrement, Ostwald est identifiée dans le PLH comme une commune qui doit contribuer davantage à l'accroissement de l'offre en logements. Avec l'arrivée du tram en 2008, la commune doit s'affirmer comme une commune de première couronne. Le PLH a fixé à la commune un objectif de production globale de 850 logements, dont 350 logements aidés. Le seul renou-

vement du tissu existant ne permettra pas d'atteindre ces objectifs ; une production de logements en secteur d'extension est nécessaire. Le projet des Rives du Bohrie permet alors de répondre à ces besoins tout en veillant à les produire dans le respect du développement durable.

Tout au long de la concertation, plusieurs projets ont été envisagés, celui d'aujourd'hui étant le quatrième L'alternative apparaissant comme la plus favorable sur le plan environnemental et social. Elle intègre la conservation de la quasi-totalité des boisements existant, la création de milieux naturels diversifiés, l'augmentation des volumes d'eau stockée sur le site en cas de crue et limite le recours à la voiture en favorisant les modes de déplacement doux.

#### ■ **comment peut-on construire en zone inondable et avec quels risques ?**

Cette question est cruciale notamment pour les habitants des alentours qui craignent de voir les problèmes liés à l'inondabilité s'accroître.

L'un des éléments majeur ayant conduit à une telle organisation du projet est la maîtrise de l'eau. En effet le site tel qu'il se présente aujourd'hui est classé en zone inondable soit par submersion pour une crue centennale, soit par remontée de nappe. La protection des habitants et des sites en amont et en aval était donc une priorité. C'est une des raisons pour lesquelles la topographie de la zone sera remodelée afin de d'assurer le stockage des eaux de crue sur le site. L'imperméabilisation sera limitée et les constructions sur l'île et l'îlot H seront réalisées sur pilotis ou avec un vide sanitaire de façon à laisser passer l'eau sous les bâtiments.

Une évacuation des eaux pluviales dans l'Ostwaldergraben se fera de façon maîtrisée (mise en place d'une vanne).

#### ■ **l'éco-quartier Rives du Bohrie est-il « biodivercicide » ?**

Bien au contraire, laisser la nature cohabiter avec l'homme est le meilleur moyen d'assurer sa pérennité. On insiste sur l'effet pédagogique et sur la prise de conscience nécessaire pour respecter les milieux existants. Cela passera notamment par l'interdiction d'importer des espèces de plantes étrangères, par l'interdiction de l'utilisation de pesticides dans les jardins...

L'écoquartier va prendre place dans un corridor écologique qu'il ne doit pas trop perturber, le système central de ce corridor étant l'espace de renaturation dont la gestion est assurée par le Conservatoire des Sites Alsaciens ce qui en fait un des acteurs du site, au même titre que l'aménageur.

#### ■ **au-delà du discours, comment s'assure-t-on que la nature sera respectée pendant les 15 ans du projet ?**

Une large place sera laissée libre de toute urbanisation. En effet, sur les 50 hectares du périmètre à projet seules environ 25 % de la surface sera urbanisée.

## Conférence/débat

Les espaces libres seront occupés par :

- une prairie hygrophile en légère dépression par rapport aux espaces bâtis et permettant de stocker les eaux en cas de crue ;
- un espace de renaturation permettant à la biodiversité de se développer. Cet espace est déjà en place et en gestion par le conservatoire des sites alsaciens ;
- deux bois existants et conservés par le projet : le Kreuzlegert et le Zieleger ;
- un espace dédié à environ 90 jardins familiaux ;
- un espace de maraîchage ;
- l'étang du Bohrie et les berges qui seront réaménagées en espace de promenade.

La pérennité de ces espaces libres est assurée par la conformité aux prescriptions du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau qui implique de laisser libre une grande partie du site.

Un traité de concession règle les rapports entre le concédant (la CUS) et l'aménageur, ce qui va permettre un dialogue entre les deux parties tout au long de l'évolution du projet.

**En guise de conclusion, on peut affirmer que la réussite du pari « habiter la nature » passera par une dynamique de dialogue entre les trois parties présentes : l'aménageur, la collectivité et les associations qui doivent collaborer pour assurer la réussite de cet objectif.**



*Secteur dense du quartier longeant le boulevard © Linder Paysage*

## Atelier participatif

Strasbourg, 20 novembre

## Les valeurs du territoire du Parc naturel urbain à Strasbourg

Par Philippe Schoen, agence Latitude

*Le word café est une rencontre où chacun a la possibilité d'échanger avec tous les autres. Plus le sujet réunit des passionnés, plus la rencontre est un succès... ces deux rencontres étaient particulièrement réussies.*

### Quelles sont les attentes et les usages du Parc Naturel Urbain ?

Une trentaine d'habitants de Koenigshoffen ont exprimé leurs besoins et leurs désirs pour ce parc. Trois grands thèmes se sont dégagés :

**La pédagogie** : le parc naturel urbain est un livre ouvert sur le patrimoine, l'agriculture et la nature. Le bâti raconte un passé disparu : maison Schweitzer, moulins, maisons éclusières... L'agriculture, dominée par le maïs devrait céder de la place aux vergers, au bétail et aux abeilles. Leur gestion pourrait être confiée à des associations... tiens, si on faisait des jardins partagés ? Quant au patrimoine naturel, qu'il s'agisse de forêts, prairies ou cours d'eau, le laisser en l'état est une évidence pour qu'il témoigne de la biodiversité.

**L'équilibre entre naturel et artificiel** : où placer le curseur ? Le parc doit être accessible et relié par des moyens de transport doux : piéton, vélo... Pour que le parc soit visité par tous, on imagine des activités : itinéraires thématiques, guinguettes et autres lieux de convivialité. Cela nécessite des équipements en matériaux naturels. Dans ce contexte, les constructions futures, dont le programme Quebecor sont perçues comme des menaces.

**L'eau** : elle parcourt patrimoine bâti (les moulins), la nature, les jeux, les activités, et même les transports. L'eau irrigue tout le parc naturel urbain et ses usages. Elle peut y faire circuler des barques, attirer les pêcheurs, porter des buvettes flottantes... Enfin, comme l'exprime simplement un participant : l'eau est belle. Elle est un lieu de rêverie dans la ville.



photo CUS

Strasbourg, 20 novembre

## Plantations d'automne au jardin partagé S<sup>te</sup>-Madeleine,

À l'invitation de l'Association des habitants  
Bourse-Austerlitz-Krutenau

Le jardin partagé S<sup>te</sup>-Madeleine a été créé en mars 2009, à la demande de l'association de quartier (Ahbak). Deux composteurs ouverts à tous ont été ouverts en décembre 2009. L'Ahbak mène depuis 2007 une réflexion sur le réseau des places de la Krutenau et la végétalisation des interstices. Elle a organisé en mars 2010 son premier Semis Liberté, pour semer des céréales et des plantes mellifères entre les pavés et aux pieds des arbres.



Jardin Ste-Madeleine, photo CUS

## Table ronde

Strasbourg, 12 novembre

## Retours d'expérience du grand Est en éco-urbanisme

Par Laurent Miguet, journaliste (Le Moniteur)

Les intervenants :

- Robert Kocian - Conseiller de direction d'Agora, aménageur d'Esch-Belval (Luxembourg)
- Michael Gies - Architecte, Fribourg
- Éric Albisser - Professeur ENSAS
- Anne Burgeot - Membre du collectif Écolline de Saint-Dié
- Estelle Bach - Responsable de l'agence Lorraine de la SAREST
- Alain Jund - adjoint au Maire de Strasbourg

Des pionniers de l'habitat participatif aux poids lourds de l'aménagement urbain, la diversité des acteurs fédérés par le Forum des écoquartiers s'est manifestée dès le premier jour, lors du débat du 12 novembre sur le « retour d'expériences du Grand Est ». Dans le prolongement de son hors-série sur les éco-quartiers, Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment a initié cette rencontre grâce à l'hospitalité de l'École d'architecture et à l'appui de Cobaty.

Pour exprimer l'espoir d'une nouvelle manière d'habiter et de vivre, Anne Burgeot, membre du collectif Écolline de Saint-Dié, s'est appuyée sur une formule de Gandhi qui préfigure l'idée de développement durable : « Vivre simplement, pour que d'autres, simplement, puissent vivre »... Cette citation résume l'évolution des motivations du groupe d'autopromoteurs vosgiens, comprenant une proportion d'autoconstructeurs : « Alors que nous nous étions rassemblés d'abord autour de la dimension environnementale du projet, le côté humain est peu à peu devenu le plus fort », témoigne Anne Burgeot, également porte-parole des Rencontres nationales de l'habitat participatif qui ont clôt le Forum des écoquartiers, du 19 au 21 novembre.

La primauté du social a apporté une bouffée d'oxygène à la rencontre, après la présentation de l'expérience pilote de la Sarest sur la création d'un éco-quartier à Moyeuvre-Grande (Moselle), bourg frappé par l'effondrement de la sidérurgie lorraine. Certes, l'exposé d'Estelle Bach, responsable de l'agence Lorraine, a rendu compte des nouvelles compétences mobilisées : les notions de biodiversité ou de mixité sociale et fonctionnelle n'échappent plus à l'aménageur. Mais la filiale du Crédit mutuel peut-elle échapper à la primauté de l'économique, quitte à

changer d'argumentations au gré des opportunités ? Au cours des discussions à bâton rompu qui ont suivi la rencontre, plusieurs participants ont interprété comme un hymne à l'étalement urbain la publicité publiée par la Sarest dans le hors-série du Moniteur, pour promouvoir la Zac de la tuilerie d'Éguisheim (Haut-Rhin) avec l'argument suivant : « 116 logements sur 7,5 ha ».

Autre aménageur vedette du débat, Robert Kocian avoue son incertitude : le directeur du développement d'Agora « ne sait pas » si Esch-Belval mérite l'appellation d'éco-quartier. Pourtant, les arguments ne manquent pas : multifonctionnel et multi-générationnel, le projet urbain se développe sur des friches sidérurgiques dépolluées. Filiale d'ArcelorMittal et de l'État luxembourgeois, l'aménageur contribue à promouvoir les déplacements doux et la basse consommation, tout en surveillant les équilibres financiers de l'opération qui se développe sur 120 ha, à la frontière franco-luxembourgeoise.

Le mélange d'ambition et de modestie caractérise également la mise en perspective politique du débat par Alain Jund, adjoint au maire de Strasbourg chargé de l'urbanisme, invité à s'exprimer sur « la ville écomobile » : malgré la longueur d'avance prise par la capitale alsacienne parmi les villes françaises en matière de transports doux, l' élu préfère insister sur le chemin qui reste à parcourir. « Quand je vois que dans notre ville, 60 % des déplacements motorisés concernent des distances inférieures à 2 km, je me sens morveux », a témoigné le vice-président de l'association des villes cyclables, avant d'appeler à « stopper la spirale du toujours plus vite et toujours plus loin » : un objectif qui, selon lui, passe par « une réduction drastique de la place de l'automobile dans l'espace public ».

Sur le long chemin qui reste à parcourir vers l'éco-urbanisme, les deux architectes invités par Le Moniteur ont posé quelques balises. Développé par Eric Albisser dans le master de « Mutation des formes urbaines » qu'il dirige à l'école d'architecture, l'exercice du « super-îlot urbain » pose le principe d'une inversion des fonctions habituellement dévolues au centre et à la périphérie : les flux de déplacements pour celle-ci, et les espaces verts pour celui-là.

Fort de 20 ans d'expérience dans l'autopromotion en Allemagne, Michael Gies aborde le marché français avec optimisme : à l'idéalisme qui reste une marque de fabrique de cette nouvelle manière de produire de l'habitat, s'ajoute l'intérêt croissant des collectivités locales.

À l'intention des acteurs locaux et nationaux de la filière construction, le débat du 12 novembre et la couverture du forum des Écoquartiers auront donné au Moniteur l'occasion d'apporter sa contribution au développement de ce mouvement de curiosité et de sympathie.

## Théâtre-Forum

Strasbourg, 12, 16, 18, 19 novembre ;  
Schiltigheim, 15 novembre ; Vendenheim, 25 novembre

## « la ville de demain... c'est aujourd'hui »



La ville intense, la ville rêvée, la ville durable, la ville solidaire, la ville partagée... Comment la construire ensemble ? Ne plus perdre son temps dans les trajets solitaires en voiture, loger dans des habitations mieux isolées, proches de parcs et de jardins, accéder facilement aux commerces et aux équipements... n'est ce pas le souhait de chacun de nous ? Les différentes scènes de ce spectacle créé par le Théâtre du Potimarron sont issues de situations réelles : certaines sont positives, d'autres moins... Lors des représentations, le public a été invité à venir sur scène présenter son point de vue pour faire évoluer positivement la situation.

Trois thèmes de forums ont émergé du spectacle : les éco-quartiers, les usages de la voiture et l'alimentation dans les restaurants de collectivité. Ces thèmes ont laissé apparaître beaucoup de questionnements autour de l'accessibilité à tous des logements en éco-quartiers, l'information et les propositions concrètes pour favoriser le développement des éco-quartiers, la possibilité de consommer des produits issus de l'agriculture biologique et les alternatives pour être moins tributaire du modèle de déplacement avec sa voiture individuelle.

Un alphabet de mots a été installé dans l'espace du forum et les lieux qui ont accueilli le spectacle. Cette intervention de Laura Martin a été réalisée à partir des matériaux textuels et des entretiens menés auprès des personnes rencontrées pour créer le spectacle: habitants, promoteur, aménageur, élus, acteurs des collectivités publiques



## Conférence

Strasbourg, 15 novembre

## Les hauteurs dans la ville

La Ville Sensuelle

Jacques Ferrier, architecte

**Jacques Ferrier** travaille en France et à l'étranger.

Architecte DPLG, diplômé de l'UPA 8 en 1985, il crée son agence en 1990 à Paris. Il réalise des équipements publics, des centres de recherches, des bâtiments culturels, des bureaux et des logements, qui s'inscrivent dans une même philosophie d'agence ; créer une architecture pour une société durable. Jacques Ferrier développe, de pair, une activité de recherche innovante, en partenariat avec des industriels : ses projets de bureaux mixtes Concept Office et sa tour environnementale Hypergreen ont initié une réflexion sur une architecture future, consciente des enjeux des mégapoles et des problématiques environnementales.

Sa vision humaniste de la ville à venir trouve sa pleine expression à travers le concept de "la "Ville Sensuelle" , une proposition urbaine conçue pour le Pavillon France à Shanghai qui répond à la question de ce que doit être l'urbanisme aujourd'hui.

Jacques Ferrier a reçu plusieurs prix d'architecture. Il a publié des ouvrages et donne des conférences en France et à l'étranger.



Nouveau concept de quartier d'habitations à Singapour, concours international 2009 ©Jacques Ferrier architectures/image Ferrier Production

Dans la continuité de la réflexion que nous avons menée sur les projets urbains sur lesquels nous avons travaillé, chaque situation urbaine est pour nous l'occasion d'explorer une démarche conceptuelle qui prend pour base la place de l'homme dans la ville de demain. Les modes actuels – et prochains – de déplacement, d'habiter, de travailler, de consommer sont les points de départ de notre approche. Créer un cadre à la diversité et à l'évolution des usages, et l'inscrire dans une géographie et une histoire, est le préalable à toute formalisation. Il s'agit de remplacer l'urbanisme de géométrie par un urbanisme d'atmosphères, de matérialités, de contexte, mêlant architecture et paysage ; mobiliser les technologies de pointe pour créer une ville sensuelle.

La Ville Sensuelle est un projet qui répond à la question urgente de ce que doit être l'urbanisme aujourd'hui. La culture urbaine dans laquelle l'homme s'est installé au 20<sup>e</sup> siècle prend en effet une ampleur nouvelle. Plus de la moitié de la population mondiale vit actuellement dans des villes, proportion qui n'a de cesse de croître et qui entraîne des problèmes de fonctionnement à une échelle jamais vue jusqu'alors, et met en péril non seulement les ressources de notre planète mais aussi la vie collective dans la cité.

En Europe il s'agit de dépasser le modèle de la ville historique, et porter un œil neuf sur la périphérie comme véritable paysage urbain contemporain. Ailleurs dans le monde, plusieurs cités géantes, au-delà de dix millions d'habitants, se déploient sur tous les continents. Au 21<sup>e</sup> siècle, des centaines de millions d'habitants vont ainsi vivre dans le seul univers urbain, un univers artificiel dont la technologie sera l'omniprésente raison d'être. La ville moderniste, faisant la part belle aux infrastructures et au zoning, déploie son architecture banale et internationale aux quatre coins de la planète et fabrique à la chaîne des mondes urbains sans qualité. Ailleurs c'est la nostalgie qui l'emporte. La ville en France, n'échappe pas à cette remise en cause. Chaque nouveau projet est donc une opportunité pour innover et être exemplaire.



Sa réflexion sur la Ville Sensuelle est de rendre possible une autre approche. Une approche où la technique n'est pas une fin en soi et ne s'impose pas. Au contraire, en se perfectionnant elle se rend invisible, s'efface, et permet à l'homme de vivre la ville comme un paysage construit, proposant une expérience sensorielle complète. Une ville qui n'est pas seulement performante du point de vue du développement durable, mais qui est le lieu où le plaisir de vivre ensemble renoue avec l'histoire de la cité comme

lieu fondateur de la civilisation. Une ville qui pour cela doit s'ancrer dans la culture, le climat, la géographie.

## Table ronde

Strasbourg, 16 novembre

## Faut-il continuer à créer des éco-quartiers ?

Table-ronde organisée par AMO Alsace Lorraine  
Franche Comté

Par Véronique Leblanc - Journaliste

Les intervenants :

- Jean Audouin (animateur) - Journaliste et Fondateur d'Innovapresse
- Michael Gies - Architecte, Fribourg
- Jean-Luc Kolb - Architecte-urbaniste, Lausanne
- Jean-Yves Chapuis - Consultant en stratégie urbaine et Vice-président de Rennes Métropole
- Marc Okhuysen - Coordinateur du développement durable de la Ville de Breda
- Jean Werlen - architecte-urbaniste, Strasbourg

« **Éco-quartiers** » ou « **ghetto-quartiers** » ?, panacée miracle ou label utilisé à tort et à travers ? Objet techniquement formaté ou processus complexe qui ne doit pas exclure l'humain ? Les éco-quartiers en question lors d'une table ronde organisée par l'AMO dans les locaux d'Arte le 16 novembre dernier.

« Faut-il encore construire des éco-quartiers ? », avec ce titre provocateur, l'AMO entendait secouer le cocotier d'un label aujourd'hui largement utilisé. Pari tenu sans langue de bois lors du débat animé par Jean Audouin où des intervenants de différents horizons ont pu croiser points de vue et expériences.

Jean Werlen et Jean-Yves Chapuis pour la France, Michael Gies en ce qui concerne l'Allemagne, Jean-Luc Kolb pour la Suisse et Marc Okhuysen pour les Pays-Bas.

Chargé de la définition préalable d'un éco-quartier, l'urbaniste strasbourgeois Jean Werlen a distingué les deux composantes du terme. « Très marqué par le renouvellement urbain durant ces deux dernières décennies, le quartier est une échelle de la ville intéressante », a-t-il souligné avant de mettre en exergue les notions de « citoyenneté » et de « responsabilité » induites par le préfixe « éco ». Émerge ainsi la notion de morceaux de ville écologiquement performants intégrant une mixité fonctionnelle et en quête d'« intensité urbaine » avec, en corollaire, le risque de les voir s'ériger en ghetto-quartiers.

« Pionnière dans ce domaine avec notamment le quartier Vauban de Fribourg, l'Allemagne eut une approche beaucoup plus évolutive du concept que la France friande de ruptures » a enchaîné l'architecte Michael Gies en précisant que le terme « éco-quartier » n'existait pas dans sa langue, pas plus qu'en

néerlandais. « Chez nous, lorsque l'on crée un nouveau quartier, on part d'éléments qui ont déjà fait leurs preuves, a-t-il déclaré en soulignant les dangers d'une « approche marketing fondée sur la culture des mots qui risque de s'éloigner du contenu ».

### **L'importance du processus**

En Allemagne, on parle donc de « quartiers » inscrits dans une tradition déjà ancienne de respect de l'environnement, intégrant l'innovation mais dans une démarche progressive de « pas à pas » et de constante évaluation. « Avec en ce qui concerne la conception, a rappelé Michael Gies en évoquant le quartier Vauban de Fribourg, la prise en compte de plusieurs « concepteurs » représentant l'identité de la ville c'est-à-dire, en l'occurrence, un courant « très conservateur » et un autre plus « innovateur » incarné par les chercheurs en « énergies renouvelables » de l'université.

« L'idée est née d'un processus et non d'une décision de la municipalité ou des habitants même si ceux-ci ont été associés dès le départ à un projet aujourd'hui modèle » a-t-il souligné.

Pour Jean-Luc Kolb, il n'y a pas de vision suisse de l'éco-quartier « à proprement parler » et, en ce qui le concerne en tant qu'urbaniste, il hésite à donner une définition « d'un ensemble d'éco-maison » régi par les règles édictées par One Planet Living. « Celles-ci sont de l'ordre du comportement et un urbaniste a peu de prises sur les comportements des futurs occupants » a-t-il déclaré en évoquant par ailleurs les risques d'une dérive technocratique basée sur des grilles d'évaluation, des logiciels modélisant les projets et leur donnant des bonnes ou des mauvaises notes. « Des outils sans doute utiles, rassurants pour les décideurs politiques mais potentiellement dangereux lorsqu'ils entrent dans le débat sur la fabrication », a-t-il dit.

### **Les risques d'une technification**

Vice-président de Rennes Métropole, délégué aux formes urbaines de la ville, Jean-Yves Chapuis a quant à lui insisté sur les risques induits par une « technification de la ville ». Il faut tenir compte des relations humaines et inclure « l'incertitude dans la connaissance et dans l'action » évoquée par Edgar Morin, a-t-il déclaré en insistant sur l'importance de ramener le débat urbain à l'intérieur de la cité. Selon lui, « Chacun des intervenants doit mettre ses compétences dans le pot commun mais doit aussi accepter que les autres interviennent sur son champ de compétences ».

## Table ronde

La dimension figée des éco-quartiers inquiète Jean-Yves Chapuis. « On préserve, on arrête, dit-il, si on n'est pas éco-citoyen, on n'existe plus alors qu'il est important d'être dans la remise en questions ». À privilégier, selon lui, la notion de « ville archipel » regroupant plusieurs agglomérations intégrant l'agriculture au sens large bien plus que les jardins collectifs, développant les modes doux de déplacement et s'attachant aux questions de fond que sont le vieillissement de la population et la solitude. « *Tout cela oblige à intégrer l'incertitude et à faire des paris* », conclut-il.

Iconoclaste, Marc Okhuysen déclare pour sa part qu'à Breda – pourtant considérée comme la ville « la plus verte » des Pays-Bas – « on n'aime pas les éco-quartiers » que l'on définit comme des « corps étrangers ». « La durabilité ce n'est pas durable », dit-il en boutade en soulignant que « les instructions écologiques » ne correspondent pas forcément aux habitudes de vie. Plutôt que de durabilité, il préfère parler de « dépendance réciproque » et considère la ville comme un organisme sur lequel chacun intervient en fonction de ses compétences. Le jeu d'acteurs pour l'aborder se définit dès lors comme « *un vrai team soudé par une approche créative* » et exclut l'idée d'« *une course de relais où l'on coche des cases dans une démarche qui risque de devenir une fin en soi* ». Jean-Luc Kolb insiste pour sa part sur l'importance « *d'intégrer les populations le plus en amont possible même si, c'est malheureusement souvent difficile voire impossible* ». « *Il faut construire pour et par les habitants* », confirme Jean Werlen, « *mais aussi intégrer la question d'une mutabilité permanente car il s'agit des habitants d'aujourd'hui, de demain et d'après-demain* ». Émerge ainsi l'importance de la ville inachevée, tout sauf figée, une ville où l'on n'oublie pas que ce que l'on construit aujourd'hui constituera une partie des problèmes de demain.



## Café scientifique

Strasbourg, 17 novembre

## Strasbourg et biodiversité

Par le Centre d'Initiation à la Nature et à l'Environnement de Bussière

Cet événement, organisé en partenariat par le Jardin des Sciences de l'Université de Strasbourg et l'association Strasbourg Initiation Nature Environnement (SINE) au Centre d'Initiation à la Nature et à l'Environnement de Bussière, s'est parfaitement intégré au Forum des Écoquartiers.

Une vingtaine de personnes se sont retrouvées ce soir-là pour aborder la problématique de la nature en ville. Étaient notamment présents une écologue et un botaniste de l'Université de Strasbourg (Monsieur Hoff de la société botanique d'Alsace, Bruno Ulrich administrateur d'Alsace Nature), la chef de projet de la mission zéro pesticide de la CUS (Suzanne Brolly), différents acteurs du monde associatif impliqués dans la préservation de la nature en Alsace et des habitants de Strasbourg intéressés par cette problématique.

Le représentant du Jardin des Sciences a su ouvrir le débat en donnant le ton de cette manifestation : un échange décontracté, une discussion constructive entre des personnes aux visions parfois divergentes.

La définition du terme « biodiversité » a été explicitée comme un ensemble de concepts appartenant à la science de l'écologie. Il existe différents paramètres qui permettent d'envisager la biodiversité dans son ensemble : diversité d'animaux et de végétaux, diversité génétique au sein d'une population, diversité d'habitats, diversité de relations entre ses trois premiers paramètres.

La biodiversité a besoin pour se développer et se stabiliser d'une complexité minimale, nécessitant en ville une gestion cohérente par l'homme. De cette manière, le débat a pu s'ouvrir sur une base rationnelle et s'orienter par la suite vers des questions plus passionnées et des éléments de réponses tirés de l'expérience et des contraintes urbaines.

Une question importante ainsi abordée a été la gestion de vergers hautes tiges sur le territoire de la CUS et leur importance en terme d'habitat. La principale leçon de ce débat a commencé à se dégager : apprendre à connaître et respecter une nature déjà omniprésente en ville. Une nature à la fois sauvage et domestique qui suscite cette interrogation : jusqu'où, nous autres citadins,

arriverons-nous à nous envisager comme part intégrante et active de cette biodiversité ?

Les acteurs de ce débat ont mené une discussion intéressante et pertinente ou chacun a pu apporter sa part avec dynamisme, humour et conviction. Les personnes présentes ont alors participé à un tour d'horizon évoquant bon nombre de problématiques :

- l'accompagnement du personnel d'entretien de la CUS et de ses habitants,
- la mise en place de trames vertes et bleues,
- le maintien de zones naturelles déjà existantes,
- la création de logements cohérents avec cette démarche,
- la gestion des déchets verts.

Ainsi, la CUS peut s'enrichir d'herbes folles, accueillir un cortège d'abeilles sauvages, préserver ses ronciers, devenir une voie de communication pour le castor et développer un nouvel art de vivre pour ses habitants. Des utopies qui commencent à se dessiner au fur et à mesure, grâce à des prises de conscience collectives et individuelles.

Ont ainsi été confrontées les réalités de terrain et les actions déjà engagées par la CUS, les souhaits des défenseurs de la nature et les interrogations citoyennes pour finalement tracer les grands axes de la stratégie d'une ville qui tendrait vers plus de respect de l'être humain autant que d'une flore et d'une faune parfois malmenées et méconnues.

La discussion s'est achevée sur une note où se mêlaient optimisme et réalisme et une dégustation de confiture de mûres sauvages...de Strasbourg.

## Café géographique

Strasbourg, 13 et 18 novembre

## Comment la ville réinvente-t-elle la voiture ?

Par François GUYON, agrégé de géographie, responsable des Cafés géographiques à Strasbourg

Antoine Beyer, Maître de conférences à l'Université de Paris IV-Sorbonne, retrace l'évolution de la relation entre la ville et la voiture à Strasbourg, ville qui apparaît en ce domaine comme un modèle. À la voiture triomphante, qui structurait la ville, a succédé le temps de la contestation et celui de la limitation. Mais il n'y a pas de rupture nette à l'échelle française. La part de la voiture dans les déplacements a cessé de croître, diminue dans les centres des villes, mais continue à augmenter dans les périphéries urbaines (où l'enjeu est de développer des transports en commun adaptés). Elle varie selon les villes, selon la taille et le volontarisme des politiques. Car un basculement systémique prend du temps ; il demande une reconnaissance réglementaire et politique, et passe par l'apprentissage des citoyens. Les conducteurs s'adaptent aux filtres (d'où des temps de stationnement accrus et d'autres problèmes), de même que les constructeurs qui perçoivent un enjeu (recherches sur la voiture électrique). Un nouveau modèle économique émerge. La voiture est de moins en moins propriétaire dans le mode de transport des citoyens, qui conservent l'accessibilité, grâce à une combinaison du vélo, du co-voiturage, de l'auto-partage et... d'internet. L'enjeu actuel est de proposer une offre intégrée et lisible. Le champ est concurrentiel entre de grands groupes (SNCF, gestionnaires des parkings, EDF) et les associations.

Jean-Baptiste Schmitter, directeur d'Auto'trement, parle d'une prise de conscience de la ville comme espace fini, avec le bon exemple de Strasbourg (boucles de circulation, offre associative pour des usages alternatifs de la voiture). Cette conception a fini par s'imposer à la suite de la Suisse et de l'Allemagne. Dans un contexte de mobilité non extensible à l'infini, des contraintes sont nécessaires pour reprendre des parts modales à la voiture. La ville réinvente la voiture, avec des véhicules plus petits, plus sobres. Mais plus que la voiture électrique, trop chère et peu autonome, c'est la voiture partagée qui est efficace. La ville elle-même peut alors être réinventée, devenant plus ouverte et plus accessible : marche, vélo, zones 30, nouveaux services, livraison des marchandises et transformation des gares en pôles de services.

Les questions permettent d'évoquer la question taboue en France d'une évolution de l'offre des taxis (vers des taxis collectifs ?). Peut-on envisager la remise en question du modèle de l'étalement urbain, des hypermarchés et des autoroutes urbaines, dont est largement responsable la voiture individuelle ? On parle certes de hausse des prix du pétrole, de télétravail, de surfaces commerciales plus petites, de la possibilité de friches autoroutières dans l'avenir, mais les avis sont ici partagés. Des questions portent enfin sur les clients de l'auto-partage, plutôt issus actuellement de milieux culturellement voire économiquement favorisés.



photo CUS

## Stammtisch

Strasbourg, 18 novembre

## Nature en ville : Initiatives citoyennes ou propositions municipales ?

À l'invitation de l'Association des habitants du Neuhof (Agate), l'Association des Habitants Bourse-Austerlitz-Krutenau (Ahbak) et de Contact-et-promotion  
Par Joséphine de Boisséson, membre de l'Ahbak

Le stammtisch est cette table d'habités dans les cafés et restaurants alsaciens où l'on aime à se retrouver pour discuter. Le thème choisi pour ce stammtisch était : « Nature en ville : initiative citoyenne ou proposition municipale ». Il se déroulait rue du Marschaloff au Neuhof, quartier dans le sud de Strasbourg, à Mosaïque, un restaurant associatif et d'insertion féminine créé en 1993.

En réalité, la discussion, très libre et peu cadrée, n'a pas répondu au thème choisi, finalement loin des préoccupations réelles des participants. Il est ressorti que :

- dans tous les quartiers, il y avait des envies jardinières et de nature ;
- il y avait des milliers de manière de le réaliser ;
- l'histoire des habitants et la physionomie du quartier avait une importance ;
- il fallait de l'enthousiasme et de la persévérance pour le réaliser.

Le stammtisch a été l'occasion de prendre connaissance de projets peu connus, surprenants et ambitieux.

Au Neuhof par exemple, au Ballersdorf, à Solignac, Lautrey ou Ziegelwasser au Neuhof, des habitants ont transformé il y a des années leurs pas-de-porte en jardins ; il y avait des chèvres rue Ingold, au Neuhof, il y a encore deux ans ; un ancien ornithologue observe les oiseaux au Schulmeister, au Ziegelwasser et du côté du Rhin-Tortu ; sinon, entre autres nouvelles : le concours quartier fleuri de l'association Agate a déjà 25 ans et le centre socioculturel du Neuhof expérimente un jardin partagé.

Ailleurs, en vrac et en bref, il y a des jardins de quartier à HautePierre, Cronembourg, Shiltigheim, Neudorf, Neuhof et, au centre-ville à la Petite France, Quartier Gare, Tribunal, Krutenau, Esplanade. La liste est loin d'être exhaustive. Le projet de potager sur le campus central se heurte, pour l'instant, à des barrières administratives.

Ismail Hautecoeur, agriculteur urbain depuis 10 ans au Québec, a reporté qu'à Québec il y avait des centaines de jardins sur les toits, « alors qu'au départ, personne ne croyait cela possible ». Que toujours au Québec, dans un HLM de personnes âgées, il a été prévu qu'en plus d'un jardin collectif en bas, les habitants aient un jardin de balcon, pour qu'ils puissent passer aisément de l'individuel au collectif.

Morceaux choisis dans les interventions des participants, enfin, « *il ne faut pas forcer un modèle idéal comme si c'était le modèle de tout le monde* », mais tout de même « *le faire, mais surtout le vivre ensemble* ». Pour la méthode : « *frapper l'imaginaire* », « *définir les buts clairement avant de définir toute action* », « *aller dans la stratégie des petits pas, tout en étant ambitieux* », sachant « *qu'il y a des choses qui peuvent être sous la protection du public* ».



« Happening »

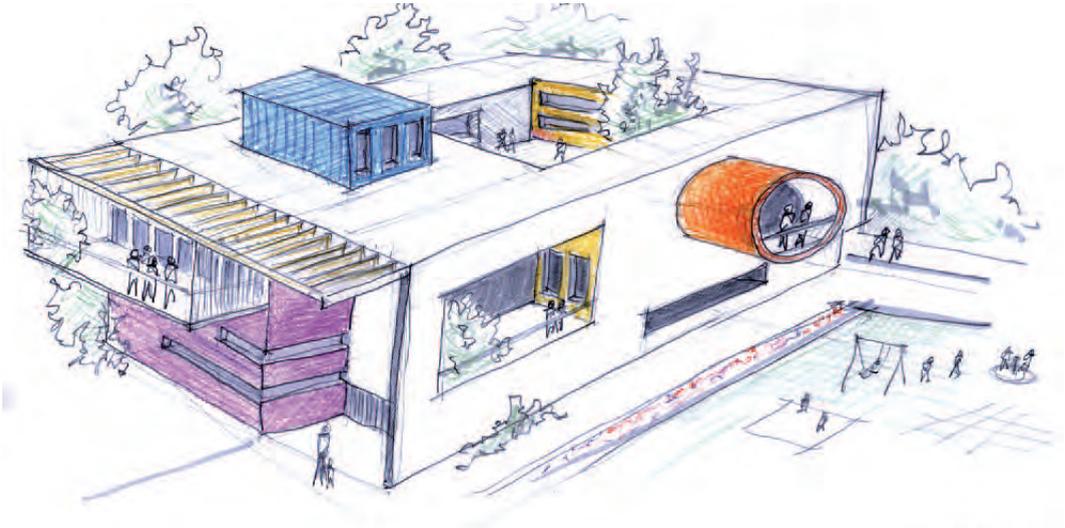
Strasbourg, 13 et 14 novembre

« Confidentioux d'architecture »

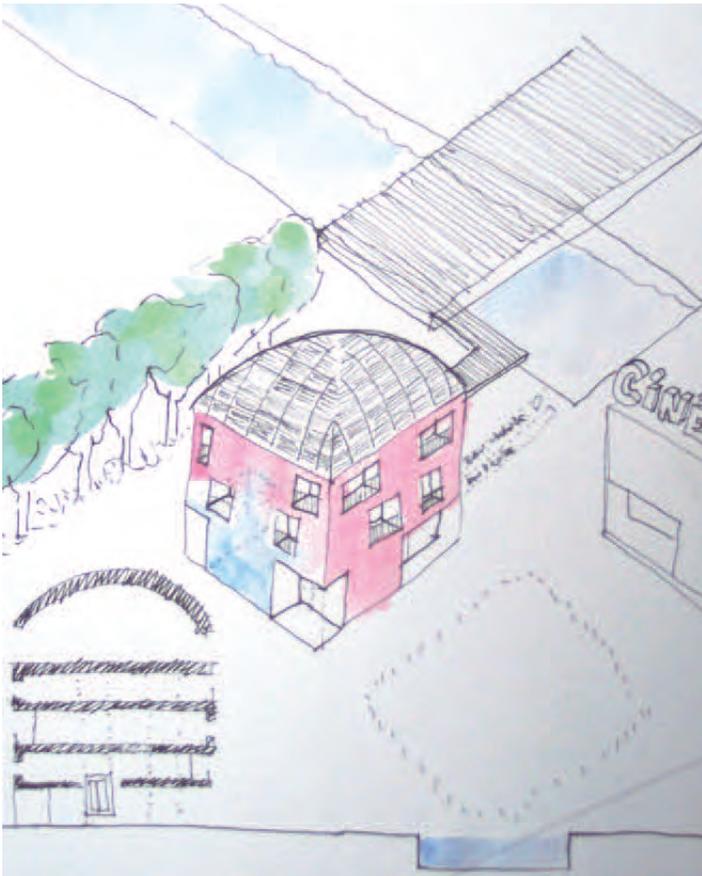
Cette boîte vous intrigue ?! Les passants ont été invités à venir confier dans le secret d'un isoloir leurs rêves d'architecture, qu'ils soient petits ou grands, extravagants ou réalistes... De l'autre côté de la boîte, un étudiant-architecte de l'école nationale supérieure d'architecture de Strasbourg a écouté et dessiné ces désirs d'architecture. Après cette expérience, chacun est ainsi reparti avec un dessin d'architecte signé de l'instant ! Proposée pour la première fois en 2009 par les étudiants et enseignants de l'école d'architecture de Nancy lors de la « folle journée de l'architecture », les « confidentioux d'architecture » ont rencontré un grand succès auprès du public.



CUS, © Jean-Rene Denliker



1411110  
Jacqueline  
Baudet  
École d'architecture de Strasbourg.



Dessins école d'architecture  
de Strasbourg

## Jeu de rôle

Strasbourg, 17 novembre

## Devenez auto-promoteurs : Jeu de rôle pour tester l'habitat participatif

Par Alain KUNTZMANN, directeur de projet autopromotion,  
Communauté urbaine de Strasbourg

Ce jeu de rôle, qui s'adresse tant au grand public qu'aux professionnels, a pour objectif de mieux appréhender la situation dans laquelle se trouve tout individu qui se lance dans un projet d'autopromotion. Il s'agit notamment de mieux comprendre la difficulté de la page blanche, ainsi que de ressentir les craintes et motivations liées à un tel projet. Il a été conçu conjointement par la Ville de Strasbourg et l'association Éco-quartier Strasbourg.

Le jeu est constitué de 4 modules qui peuvent se jouer de manière indépendante ; seuls deux modules ont été présentés lors Forum.

L'ensemble des personnes présentes ont d'abord, et de manière tout à fait aléatoire, été rassemblées en groupes constitués entre 6 à 12 personnes, chaque groupe agissant de manière complètement autonome.

Dans le cadre du premier module, chaque groupe était chargé, en l'espace d'une demi-heure, de définir ensemble un projet de bâtiment correspondant aux attentes de l'ensemble des membres du groupe.

Un rapporteur désigné par le groupe était alors chargé de présenter le projet de ce bâtiment à l'ensemble de l'assemblée. À l'issue de la présentation, le groupe s'est auto-évalué sur ses compétences techniques, son degré de motivation, et les chances de voir aboutir son projet.

Pour le deuxième module, il a été distribué aux groupes cinq tas de différentes pièces d'un puzzle, sur cinq thématiques différentes : architecture, cadre urbain, place du végétal dans le projet, identification à un groupe d'habitant, rapport au mode de déplacement.

Là aussi, en l'espace d'une demi-heure, chaque groupe devait se mettre d'accord et extraire de chacun des tas l'image qui correspondait au mieux à leurs aspirations dans chaque thématique pour constituer le puzzle correspondant à leur projet commun.

Un rapporteur désigné par le groupe était alors chargé d'expliquer les choix effectués par le groupe à l'ensemble de l'assemblée. Suite à cela, le groupe s'est à nouveau évalué sur ses compétences techniques, son degré de motivation, et les chances de voir aboutir son projet.

Le jeu a permis de faire prendre conscience aux participants :

- de l'importance de la notion de compromis ;
- des difficultés à faire participer tout le monde dans le groupe ;
- des difficultés à ce que tous les membres du groupe se projettent dans le même projet.



CUS, © Jerome Dorkel

## Expositions

Illkirch-Graffenstaden, Médiathèque Sud,  
5 octobre au 20 novembre

## Médiathèques = Architectures

La médiathèque sud organise en coopération avec l'association Les Journées de l'architecture une exposition photographique consacrée à l'architecture des médiathèques. Celle-ci présente, à travers des constructions récentes et des projets en cours, la diversité et la richesse de l'expression architecturale au service de l'offre culturelle aux habitants. L'objectif est de mettre en valeur la relation qu'entretient le bâtiment bibliothèque avec le public qui le fréquente, de se demander comment son appropriation est rendue possible et dans quelle mesure sa flexibilité peut l'inscrire dans une certaine durabilité. Les conceptions des services rendus par les bibliothèques de lecture publique sont différentes en France, en Allemagne ou en Suisse ; il est donc intéressant de montrer comment l'architecture les traduit.

*Médiathèque d'Oberkirch, Allemagne, wurm::wurm architekten*



Strasbourg, centre administratif,  
du 1<sup>er</sup> au 30 novembre 2010

## Le retour des herbes folles

En décembre 2007, la Ville et la Communauté urbaine de Strasbourg se sont engagées dans une démarche Zéro pesticides. L'abandon de l'utilisation des herbicides pour l'entretien de l'espace public se traduit de façon très visible par le retour de la nature en ville : herbes folles entre les pavés, prairies fleuries, pieds d'arbre végétalisés, haies vives... Pour accompagner cet engagement local, nous avons fait le choix d'une démarche artistique en proposant une exposition pleine de poésie. Le photographe Vincent Boussez a promené ses personnages miniatures dans l'agglomération strasbourgeoise, et réalisé des micro-installations pour les confronter à la « végétation urbaine ». Philippe Riehling, designer éco-logique et Julie Morgen, designer de projets ont conçu une installation 100 % recyclable pour mettre en valeur ces photos.



© Vincent Boussez

## Expositions

Strasbourg, Péniche Clipper Alliance, du 8 au 29 novembre

## Éco-Quartier Danube : Quel projet urbain ?

La SERS a engagé en mars 2010 une consultation en vue de désigner une équipe pluridisciplinaire composée d'architectes urbanistes, de paysagistes et d'ingénieurs pour la conception et le suivi de la réalisation du futur quartier Danube. 3 équipes menées respectivement par les agences d'architecture et d'urbanisme Christian Devillers et associés, Reichen et Robert et associés et KCAP étaient en lice. Le public a été invité à venir se renseigner et donner son avis sur les 3 projets en vue de la désignation du lauréat.

*Simulation d'ambiance au cœur du quartier  
DEVILLERS ET ASSOCIÉS / RICHTER ARCHITECTES / COTIBA  
SOGREAH / P. OBLIGER / LES ÉCLAIRAGISTES ASSOCIÉS*



Strasbourg, Médiathèque Malraux et Chapiteau Etoile, du 9 au 21 novembre

## Les éco-quartiers. Pour qui ? Pour quoi ? Comment ?

L'étalement urbain, l'épuisement des ressources naturelles, la gestion des déchets, la diminution de la biodiversité, et plus largement le réchauffement climatique sont aujourd'hui au cœur des questions urbaines.

Nous devons relever un défi pour notre avenir : imaginer un urbanisme à la fois respectueux de l'environnement et source d'attractivité économique et de solidarités.

Dans cette optique, la Communauté urbaine de Strasbourg a élaboré une exposition sur les éco-quartiers afin que chacun puisse découvrir et s'informer sur cette nouvelle conception de la ville. Cette exposition présente les principales thématiques traitées au sein d'un éco-quartier ainsi que les premiers projets engagés à Strasbourg, Ostwald, Schiltigheim, Illkirch-Graffenstaden, Lingolsheim et Vendenheim.



Expositions

Strasbourg, ENSAS, du 12 au 19 novembre

## En travers(ant) le fleuve : l'Eurodistrict Strasbourg - Ortenau en 2025

L'exposition présente une sélection de travaux d'étudiants réalisés au cours de l'année 2009-2010 à l'occasion d'un workshop commun entre l'Ensas et le KIT (Karlsruhe Institute of Technology) autour des enjeux et des perspectives urbaines, paysagères, économiques et sociales des deux côtés du Rhin. Les travaux présentés sous forme de planches servent d'études de cas pour des scénarii et des projets test. Ils illustrent des visions d'avenir possibles pour cette région transfrontalière, en matière de développement de l'habitat, de loisirs ou encore d'infrastructures locales et européennes.



Strasbourg, Chapiteau Étoile, du 12 au 21 novembre

## Projet écocité Strasbourg-Kehl, métropole des Deux-Rives

La Communauté urbaine de Strasbourg, la Ville de Strasbourg et la Ville de Kehl ont souhaité s'inscrire dans la démarche « ÉcoCité » lancée par le Ministère de l'écologie (MEEDDM), aux côtés de 12 autres agglomérations retenues en octobre 2009. Cette démarche vise à promouvoir plusieurs grands projets de ville durable, innovants dans les domaines urbain, social et énergétique, et résolument inscrits dans une perspective de croissance démographique de 50 000 habitants en 20 ans. Le projet de l'écocité Strasbourg-Kehl vise à établir les fondements d'une métropole durable, solidaire, attractive, ouverte sur le Rhin et sur l'Europe, la « métropole des Deux-Rives ». L'exposition présente le contexte, les objectifs et la mise en oeuvre du projet.



© Thierry Dichtenmuller 2006

## Installation

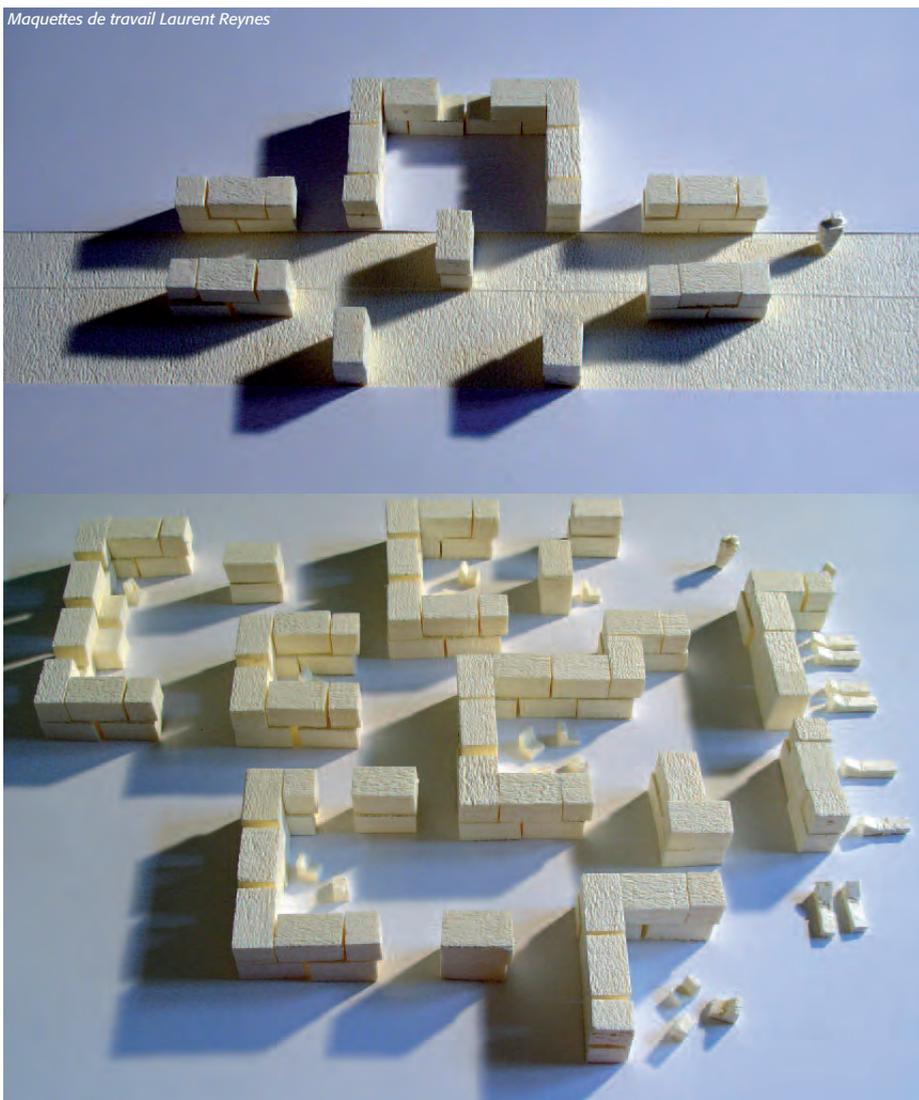
Strasbourg, parc de l'Étoile, du 10 au 22 novembre

## Chez Nous - Constructions abstraites en balles de carton recyclé

Projet de sculpture in situ temporaire de Laurent Reynès, sculpteur

**Laurent Reynès**, architecte né en 1961, est aujourd'hui reconnu comme peintre et sculpteur. Depuis la fin des années 80, il développe la Construction Abstraite et la Construction Voyageuse, œuvres basiques élevées dans les endroits les plus insolites voire les plus inaccessibles. Le plus souvent éphémères, très rapidement démantelées, il ne subsiste d'elles que des photographies. Son travail artistique varié se situe aux frontières de la sculpture, de l'architecture et du paysage. Il enseigne par ailleurs la sculpture et les arts plastiques à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg.

*Maquettes de travail Laurent Reynès*





Ma ville est ma maison. Notre ville, Strasbourg, est notre maison, notre « Chez nous », et nous devons l'investir comme telle. Il nous faut la valoriser, la respecter, l'habiter de telle sorte que nous nous y sentions bien, en harmonie avec nos voisins, notre environnement. Ce « Chez nous », qui symbolise notre habitat avec ses « Hall d'entrée », ses « Salons », ses « Chambres », ses « Cuisines » et ses « Salles de bain », se veut également conçu en communion avec notre planète, notre socle de vie.

Le projet « Chez nous, Constructions Abstraites » en balles de carton recyclé découle de cette idée qui m'est chère : tous les matériaux ont une valeur, une qualité et un sens qui leur sont propres. L'utilisation de balles de carton recyclé provient d'une intuition et de la volonté d'édifier à partir de matériaux rejetés voire dénigrés. Je suis convaincu des qualités plastiques et esthétiques de ce matériau. Sa forme et sa texture s'imposent d'emblée à nos sens. Possédant des capacités encore inexplorées, il doit être étudié et valorisé comme une possible matière à construire. Cette expérience n'a été possible que par la complicité que nous avons pu développer avec l'entreprise Schroll de Strasbourg.

## Installation

L'installation présentée dans le cadre du forum « Éco quartier Strasbourg 2010 » est une mise en forme symbolique de ce « Chez nous », qui veut donner une seconde vie à un matériau. Érigé sur la voie publique, ses murs sont des séquences sculpturales qui composent la maison, et sont donc chacune la transposition des lieux domestiques à l'échelle de la ville.

Mon travail de sculpture est basé sur la notion d'in situ, avec tous les imprévus et les devoirs d'adaptation que cela comporte. Les paysages environnants, la configuration du lieu, les conditions locales et les moyens dont je dispose à l'instant me dictent la forme, le gabarit, la constitution, l'emplacement, la mise en situation de mes interventions. Pour les « Herculéennes » j'utilise des matériaux basiques et primitifs (la pierre, le bois...). Pour la « Construction Voyageuse », de forme invariante, je peux choisir le matériau sur le site même. Les « Éruptions cutanées » sont, elles, basées sur un principe de formes en deux dimensions, assemblées pour former des plans de villes. C'est le *genius loci* de chaque site qui, en m'inspirant « Herculéennes », « Construction Voyageuse » ou « Éruptions cutanées », prouve la pertinence de ma démarche in situ. La portée de mes travaux provient également de la multiplicité et de l'ubiquité de mes installations. Elle se révèle à mesure qu'elles sont plus nombreuses, plus variées, réparties sur toute la surface du globe. Il en va de même pour les « Constructions abstraites ».

Merci à l'entreprise Schroll



photos CUS

## Exposition

Strasbourg, 13 et 18 novembre

## La maquette de l'école de leurs rêves

Par Frédéric Boissard, directeur de l'école maternelle de la Musau à Strasbourg, depuis 8 ans. Monsieur Boissard est enseignant depuis 1997 en allemand. Il exerce depuis 10 ans en école maternelle après avoir enseigné 4 ans en élémentaire.

Dans le cadre du Forum des éco-quartiers, plusieurs établissements scolaires ont été invités à participer à des animations : visites, séances de jeux de rôles des éco-quartiers, ateliers...

S'appropriant l'esprit et les thèmes du Forum, l'équipe encadrant l'école Maternelle de la Musau a décidé d'engager l'ensemble des écoliers dans la conception d'une maquette représentant « l'école de leurs rêves ». Une école maternelle étant prévue sur le futur éco-quartier Danube voisin, les enfants ont ainsi apporté des pistes de réflexion intéressantes en laissant place à leur imagination. Chaque classe a travaillé dès la rentrée à composer la maquette, avec l'espace de classe, les salles de jeux, le bâti et les liaisons entre les divers espaces, le toit, la cour, le jardin, les abords et la gestion de l'eau.

Pour pouvoir procéder à l'élaboration de la partie de la maquette qui leur incombe, nos élèves ont d'abord fait le tour de leur école et observé plus particulièrement la partie correspondante à leur tâche. Pour appuyer leur réflexion,





photos école maternelle de la Musau



les enfants se sont rendus sur divers sites, intérieurs, et extérieurs, en fonction de leur projet (mur végétal quartier Laiterie, salle de Babygym à La Wantzenau, observation fenêtres, murs et toits du quartier de l'école) ; d'autres ont eu recours à des albums documentaires et de fiction. Enfin une classe a mené diverses expériences sur le thème de l'eau, une autre a installé son mini mur végétal. Conscients que tout ne serait pas "réellement" réalisable, l'équipe enseignante a fait le choix de laisser une large place à l'imaginaire. Les petits se sont occupés d'un environnement plus proche correspondant à leurs lieux d'exploration habituels (sieste, salle de classe, salle de jeu), les plus grands ont abordé la cour, les murs, le toit et les abords de l'école en tentant d'inclure une approche environnementale.

Le projet a permis de fédérer l'école sur un projet commun, de toucher tous les domaines d'apprentissages et d'envisager la poursuite de l'expérience dans divers lieux de l'école en rapport avec d'autres actions en place sur l'école : mise en place de bacs à compost (développement du projet de collation matinale par recyclage des déchets, projet d'une cuve de récupération d'eau pour le jardin (si autorisé à terme), mise en place d'un mur végétal dans la cour (en attente de réponse).

On remarque que les enfants ont utilisé toutes les surfaces de façon optimale. Le toit est devenu une surface utilisable à part entière. Rien n'est perdu (toit, mur aquarium, mur végétal, mezzanine), les enfants vont vers une utilisation maximale des espaces.

La maquette de l'école de leurs rêves était présentée au grand public au chaiteau d'accueil du Forum durant les 10 jours de la manifestation.

*Un reportage vidéo de cette opération est visualisable sur le site web de France 3 : <http://alsace.france3.fr/forum-des-eco-quartiers>*

## Son et lumière

Strasbourg, du 16 au 21 novembre

## Lueur

Les anciens entrepôts Seegmuller de Strasbourg sont les derniers témoins de la friche portuaire qu'était la Presqu'île Malraux. À la veille de leur réhabilitation, l'association Scène Musicale Mobile sous le label Théâtre du son, en coopération avec la SERS, L'OSOSPHERE, La Ville de Strasbourg et le Port Autonome de Strasbourg, mettent ces édifices industriels « sous les feux des projecteurs », évoquant par une installation son et lumière l'incendie de septembre 1928, qui fit disparaître les édifices en bois, remplacés ensuite par les actuels entrepôts.

Alexis Thépot et Thomas Valentin collaborent depuis plusieurs années et constituent un tandem artistique qui mêle le son et l'espace dans des installations, concerts, pièces de Théâtre. Pour le projet lueur, ils travaillent avec Daniel Knipper un spécialiste de l'éclairage extérieur pour offrir aux Strasbourgeois une rencontre sensitive avec leur patrimoine architectural.



© Alexis Thépot



© Jean-Sébastien Bartos

## Visite

Fribourg-en-Brigau, Tübingen, Bâle, 13 et 19 novembre

## Visites d'éco-quartiers

Pour alimenter les débats sur la ville durable et les éco-quartiers, trois visites de terrains ont été proposées pour découvrir des sites remarquables dans le domaine.

### **Fribourg-en-Brigau** : Éco-quartier Vauban et quartier Rieselfeld

La visite a permis de découvrir la composition urbaine de ces quartiers, ainsi que les problématiques suivantes : quartier « sans voiture », écologie urbaine, conception participative des espaces publics, habitats participatifs (Baugruppen), mixité habitat-activités, habitat bioclimatique, gestion des eaux...

*Végétalisation de coursives  
Vauban à Fribourg*



*construction en bois, Vauban à Fribourg*



*Rieselfeld à Fribourg*



**Tübingen** : Quartier Loretto et quartier français de la Südstadt

Cette visite a présenté la composition urbaine de ces quartiers, ainsi que leurs caractéristiques : cœurs d'îlots remarquables, quartier « sans voiture », mixité habitat activités, habitats participatifs (Baugruppen), écologie urbaine, espaces publics remarquables...



Commerces en rez-de-chaussée dans le quartier français de Tübingen, photos CUS

**Bâle** : Projet Gundeldinger Feld, quartier Obere Widen à Arlesheim

La visite permettra de découvrir une usine reconvertie en lieu culturel et multifonctionnel et un quartier d'habitat individuel dense en structure bois intégral, ainsi que les problématiques suivantes : approche globale d'urbanisme durable, maîtrise de l'énergie, auto-partage, quartier « sans voiture »...

Construction bois à Oberewiden près de Bâle, photo CUS



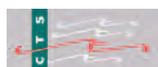
Organisé par :



avec la coopération de :



avec le soutien de :



Organisé en association avec :



avec le soutien de :

---

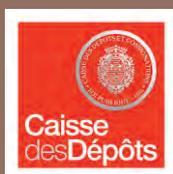
**LE MONITEUR**



**DNA**  
DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

**Document réalisé par la Ville et la Communauté urbaine de Strasbourg,  
Direction de l'urbanisme et de l'habitat, service Projets Urbains, août 2011**

**Coordination et conception** : Pierre Zimmermann, Chef de projet, Service Projets urbains ; Édith Lauton, Chargée de mission, Service Projets urbains ; Stéphanie Strasser, Chef du Service Projets Urbains ; Anne-Laure Maurice, Assistante Forum, Service Projets urbains • **Consultant** : Jean-Yves Chapuis • **Textes** : Intervenants ; Pierre Zimmermann ; Édith Lauton ; Dominique Paillard • **Conception graphique** : Isabelle Fillon, Graphiste, Service Projets Urbains • **Partenaire financeur des Actes** : Caisse des Dépôts et Consignations • **Illustration de couverture** : Claude Lory, Libre Objet.



**Ville et Communauté urbaine**

1 parc de l'Étoile

67076 Strasbourg Cedex - France

Site internet : [www.strasbourg.eu](http://www.strasbourg.eu)

Téléphone : +33 (0)3 88 60 90 90

Fax : +33 (0)3 88 60 91 00

Courriel : [courrier@strasbourg.eu](mailto:courrier@strasbourg.eu)