

www.urbanisme.fr
Hors série
n° 33
20 €

Acteurs des villes, partenaires du développement territorial

Revue

URBANISME



EUROPE : LES NOUVEAUX DÉFIS URBAINS

Pierre Laconte, président de l'Association internationale des urbanistes (AIU/ISOCARP), est membre du conseil scientifique de l'Agence européenne de l'environnement pour les questions urbaines. Secrétaire général honoraire de l'Union internationale des transports publics, il a représenté la Belgique à la Conférence de Kyoto.

Dans les prochaines années, les villes et les régions d'Europe et d'ailleurs seront confrontées à des défis inconnus jusqu'alors, notamment le coût de l'énergie et les effets du réchauffement climatique. Relever ces défis requiert une approche urbanistique intégrée aux différentes échelles territoriales et selon différentes perspectives temporelles. Pour être mise en œuvre, cette approche doit rencontrer l'adhésion des citoyens concernés, ce qui exige une nouvelle offre de services professionnels pluridisciplinaires.

Prenons quelques exemples, du niveau local au niveau global.

Au niveau le plus local se situent l'immeuble et son environnement immédiat. Le coût de l'énergie, dans la perspective d'un baril de pétrole à 300 dollars, exigera la réalisation de synergies permettant de mesurer et

de réduire l'énergie nécessaire à la construction, à l'utilisation, aux ambiances thermiques, à la maintenance et à la démolition du parc immobilier. Plus encore, elle exigera une haute qualité certifiée d'aménagement des quartiers et un agencement des espaces publics et privés favorable à une moindre consommation d'énergie. À cet effet, l'objectif est de réduire le coût des voiries et réseaux divers, ainsi que celui des déplacements motorisés énergivores, sans affecter la qualité de vie des habitants ni la diversité des services disponibles. Entre lotissements dispersés et quartiers de villes, le coût peut varier de un à dix [1]. Cela doit être expliqué aux citoyens, notamment pour démontrer que densité bâtie n'est pas synonyme de construction en hauteur. L'expression visuelle, qui est l'outil préféré de communication des acteurs urbains, peut y contribuer. La

1/
Cf. Lisbon2Leipzig,
www.mpg.de

Les docks
de Copenhague :
ancienne zone
d'activités
reconvertie.





Peter Marlow / Magnum Photos

Les docks de Liverpool.

même exigence d'économie d'énergie par la diversité des fonctions vaut pour les quartiers d'habitat subventionné. Le défi de la cohésion sociale exige une offre cohérente de services urbains.

Par ailleurs, l'inertie énergétique des constructions anciennes, le coût énergétique des démolitions et de l'évacuation des gravats peuvent se conjuguer avec des préoccupations d'ordre patrimonial pour suggérer de nouvelles relations entre réutilisation adaptée de constructions existantes et reconstruction totale ou construction en site nouveau. Ainsi le modèle urbain "culturaliste", théorisé par Françoise Choay, se voit-il conforté par l'énergie chère.

Au niveau des liaisons entre quartiers et entre ceux-ci et le centre-ville, les différents choix modaux offerts sont des facteurs de consommation énergétique mais aussi de consommation d'espace urbain. Pour tout transport autre que la marche ou le transport collectif, la consommation d'espace (de par la nécessité du stationnement) est un multiple de l'espace de roulage. La voiture est en effet stationnée durant quelque 90 % de son cycle de vie.

La complémentarité optimale en coût énergétique entre densité construite, roulage et stationnement relève d'expertises encore émergentes au sein de la profession d'urbaniste. L'aménagement du stationnement en vue d'une utilisation différenciée afin d'assurer différentes fonctions urbaines, à différents moments de la journée, est un facteur d'économie d'espace autant que d'énergie.

À l'échelle de la ville dans son ensemble et de la métropole, la synergie entre la forme urbaine, la mobilité et l'environnement exige davantage encore une approche urbanistique interdisciplinaire. À San Francisco, par exemple, au lendemain du tremblement de terre de 1989, l'estimation par satellite du niveau métropolitain de pollution a entraîné une application "automatique" des dispositions interdisant des

L'AIU/ISOCARP est l'association internationale des professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Elle compte à la fois quelque 600 membres individuels et les institutions et associations concernées par l'urbanisme au niveau national et international. Son congrès s'est tenu à Dalian (Chine) du 19 au 23 septembre 2008 sur le thème "Urban growth without sprawl" (croissance urbaine sans étalement). Son siège est à La Haye. Elle dispose d'un bureau régional à Bruxelles (en collaboration avec le Conseil européen des urbanistes) pour les projets européens, et à Sitges (près de Barcelone) pour le monde ibéro-américain.
www.isocarp.org - www.ffue.org

investissements susceptibles d'engendrer une pollution dépassant le plafond légal fixé par le Clean Air Act, sans exiger un choix politique particulier. Cela a naturellement amené à reconstruire le front de mer antérieur et à recoudre le tissu de rues préexistantes, ce qui a contribué à la renaissance de la ville. Ce précédent indique l'importance de l'expertise en matière de pollution et de niveau d'ozone.

Le calcul des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre du marché international des droits d'émissions (CEPS) constitue un autre domaine fondamental pour les urbanistes, en particulier en ce qui concerne les émissions de source fixe.

Plus généralement, les études d'impact sur l'environnement de nouveaux projets représentent un instrument privilégié pour un urbanisme durable, pour autant que ces études soient menées en synergie avec les projets analysés – pas en fin de parcours – et incluent des possibilités de solutions alternatives.

L'approvisionnement en eau, la collecte des eaux pluviales (par égouttage séparatif) et l'assainissement des eaux usées constituent un domaine où l'urbaniste possédant des connaissances en hydrologie peut apporter une valeur ajoutée originale par rapport à l'ingénieur, de par sa capacité interactive.

En effet, les développements techniques récents permettent une mesure fine des consommations d'eau potable rare, et surtout la mise en œuvre de modes d'assainissement à très faible consommation énergétique (pas de carrousel), sans pollution (usage d'algues au lieu de bactéries), sans transport de boues et sans odeurs (donc compatibles avec l'aménagement de parcs publics), ainsi que des possibilités

accrues de recyclage d'eaux usées. Singapour est créditée d'un usage innovant des différentes techniques de l'eau pour permettre le maintien d'une croissance urbaine rapide sur un territoire des plus exigus [2]. L'abondance des terrains industriels et portuaires urbains disponibles à l'ère postindustrielle constitue une autre opportunité pour une approche multidisciplinaire, par opposition à une approche parcellisée. L'exode des industries vers des pays à bas salaires et le déplacement des activités portuaires vers les zones côtières ont ouvert le champ à un urbanisme à la fois innovant et respectueux de l'inertie énergétique du bâti industriel. La reconversion des docks de Copenhague, Bilbao, Liverpool, Hambourg, ou des entrepôts royaux de Bruxelles, montre le potentiel urbanistique et économique des anciennes zones d'activités. Ici à nouveau la discipline de l'urbaniste doit intégrer des connaissances complémentaires, notamment en évaluation des sols. Les possibilités de phytoremédiation (dépollution des sols par des plantes vasculaires) dans les zones d'aménagement différé sont en effet souvent ignorées en faveur d'une évacuation coûteuse des terres polluées.

À LIRE

- CEPS (Centre for European Policy Studies), *Review of the European Emissions Trading Scheme – Priorities for Short-Term Implementation of the Second Round of Allocations*, Bruxelles, CEPS, 2005.
- F. Choay, *Pour une anthropologie de l'espace*, Seuil, 2007.
- A. Liébard et A. De Herde, *Traité d'architecture et d'urbanisme bioclimatiques : concevoir, édifier et aménager avec le développement durable*, éditions du Moniteur, 2006.
- P. Laconte (dir.), *La Gare et la Ville - Grands axes et réseau express régional : enjeux et perspectives*, Liège, éditions du Perron, 2003.
- A. Masbouni (dir.), *Faire ville avec les lotissements*, éditions du Moniteur, 2008.
- C. Ronchetta & M. Trisciuglio (dir.), *Progettare per il patrimonio industrial*, Turin, Celid, 2008.

Les zones côtières seront, par ailleurs, en première ligne au moment où la montée des eaux résultant du réchauffement global sera effective. La leçon urbanistique de la fermeture en 1932 du Zuiderzee (Pays-Bas) et sa transformation en un lac d'eau douce, accessible par des écluses mais protégé de la montée des eaux, sont de nature à faire réfléchir toutes les disciplines de l'aménagement du territoire, notamment pour le sauvetage à long terme d'espaces lagunaires historiques

menacés par la salinisation. Une approche systémique suggère en effet la possibilité de doter un même ouvrage de fonctions multiples : franchissement d'un fleuve, barrière contre la montée des eaux et production d'électricité marémotrice. La barrière de la Tamise en est une préfiguration potentielle.

Enfin, c'est à l'urbaniste que revient en premier lieu de participer à la réflexion sur la ville elle-même comme laboratoire de développement économique et social, de qualité de vie et de mobilité. À titre d'exemple d'une telle démarche, on citera une conclusion du groupe de travail réuni par la SNCF, dans le cadre de la multiplication par quatre de la demande de transport collectif prévue en France d'ici 2030 : la réalisation, dès 2010, d'une gare pilote d'échange multimodal, incluant des solutions innovantes en termes de services, de signalétique, de gestion des flux, d'accessibilité par de multiples modes de transports lourds et doux, et d'insertion dans l'environnement urbain. [3].

En effet, depuis le XIX^e siècle, la gare est devenue le lieu focal de la ville. Au XX^e siècle, elle est le point de départ fréquent d'un renouveau urbain, dont Roma Termini, Zurich Hauptbahnhof, Madrid Atocha ou Union Station à Washington donnent une idée.

Au niveau européen, la recherche d'un urbanisme durable se traduit dans la mise en œuvre de la Charte de Leipzig. L'étude TERM de l'Agence européenne de l'environnement [4] conclut à la possibilité de limiter la croissance vertigineuse actuelle des émissions générées par le secteur des transports. Cette croissance engendre trop d'effets secondaires qui nous concernent tous, tels que le bruit et la pollution atmosphérique. Elle est également la cause de graves dommages pour la biodiversité. Les auteurs de l'étude plaident instamment pour une intégration des problématiques d'occupation des terres et des transports dans la planification urbaine. Cette mise en garde vient à son heure au moment où l'Union européenne envisage de revoir ses politiques de "cohésion territoriale", traditionnellement favorables aux périphéries, dans une direction incitant davantage à un urbanisme et un aménagement du territoire économes en énergie. | Pierre Laconte

2/
Cf. A. K. Biswas (interview), *Singapore as a global Water Knowledge Hub*, ETHOS. 4/2007.

3/
Cf. *Mobilités n° 91*, bulletin d'information du GART (Groupement des autorités responsables de transport).

4/
Le rapport de l'AEE intitulé "Climate for a transport change" est la publication annuelle du Mécanisme de rapport entre transports et environnement (TERM), qui surveille l'évolution et l'efficacité des efforts déployés en vue d'intégrer les stratégies en matière de transports et d'environnement. http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2008_1/en

La gare d'Atocha (Madrid), point de départ d'un renouveau urbain.

