

transiterres

N°
00

SEMESTRIEL - JANVIER 2019

TERRITOIRES EN TRANSITION

FOCUS

DE LA MANCHE À LA MER BALTIQUE

FUTUR(E)

Décryptage / Conversation
LE PÉRIURBAIN

Thierry Paquot
DES VILLES POUR LES ENFANTS

Rob Hopkins
LE CHANTRE DE LA TRANSITION

Varia
LE JOURNALISME DE SOLUTION

Phares et balises
ACTUALITÉS ET RENDEZ-VOUS

SOMMAIRE

03 BILLET D'HUMEUR
La part animale de la ville



04
FOCUS

DE LA MANCHE
À LA MER BALTIQUE

- 06 REGARDS CROISÉS
L'évolution du maritime, de la
Manche à la mer Baltique
- 10 TERRITOIRE INVITÉ
Malmö, ville du futur ?
- 18 GOUVERNANCE ET CITOYENNETÉ
Les thinks tanks, ou les gouvernements
sous influence ?
- 22 TRANSITION ÉCONOMIQUE
Le paysage après pétrole, une nécessité
de décarboner l'économie
- 26 EN FRICHE
À la reconquête des friches portuaires

32
EXPLORAMA

Geert Goiris / De l'étrangeté des paysages



40
FUTUR(E)

POUR UNE CITOYENNETÉ
PLUS HEUREUSE

- 41 DÉCRYPTAGE
Le périurbain recouvre
des réalités diverses
- 42 CONVERSATION
Le périurbain - Et pourtant
les français l'aiment !
- 44 DROIT À LA VILLE
Des villes pour les enfants
Ville durable et droit à la ville,
une rencontre nécessaire ?
- 50 WORKSHOP
Rob Hopkins - Transition
économique, mode d'emploi
- 54 VARIA
Le journalisme de solution
doit monter en puissance
- 56 PHARES ET BALISES
Actualités et rendez-vous
- 58 POÉSIE URBAINE
Ici ou là. D'une ville l'autre.
- 60 CLIN D'ŒIL
Matthieu Venot

transiterres
TERRITOIRES EN TRANSITION

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :
Nicolas Imbert,
président du conseil
scientifique du Learning
center *Ville durable*

RÉDACTRICE EN CHEF :
Sonia Henry

COMITÉ DE RÉDACTION :
Marnix Bonnike,
Christophe Gibout,
Carola Hein,
Stéphanie Lemoine,
Delphine Le Vergos,
Christine Masson,
Emmanuelle Maupetit,
Sylvie Rantrua

CONCEPTION GRAPHIQUE :
Charles Dumon (Pyrog)

REMERCIEMENTS :
Le Conseil scientifique,
Geert Goiris,
Thierry Paquot,
président du conseil
scientifique de 2013 à 2017,
Matthieu Venot

TRADUCTEURS :
Laurent Bury (Adieu le pétrole),
Antoine Mormiche
(Le paysage après-pétrole)

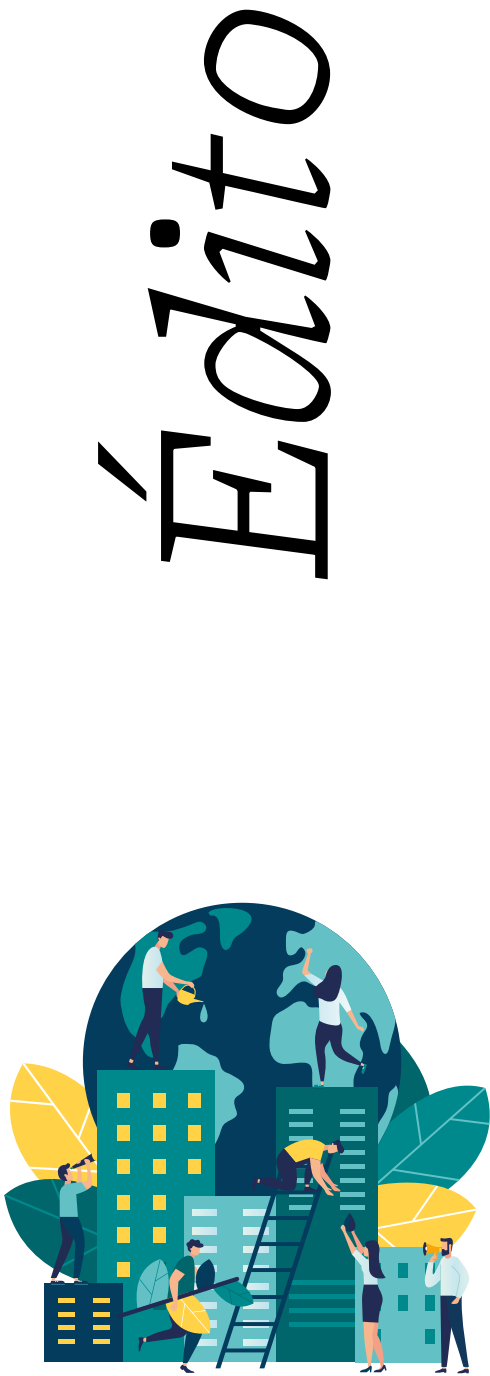
IMPRIMEUR :
Graphius, Gand (Belgique)

ÉDITEUR :
La Halle aux sucres
Learning center *Ville durable*
9003 Route du Quai Freycinet 3
MOLE 1, 59140 Dunkerque

Dépôt légal en cours
N° ISSN en cours d'immatriculation
N° commission paritaire en cours

PHOTO DE COUVERTURE : Geert Goiris

AUTRES IMAGES : Halle aux sucres Learning
center, Daniel Osso, Matthieu Venot ;
Pixabay, Shutterstock, Unsplash,
Wikimédia, www.cartesfrance.fr



Plus qu'un ballon d'essai, ce numéro zéro est un appel à rassembler les énergies pour faire émerger la ville de demain, inspirer de nouvelles utopies et rendre compte des initiatives qui fraient leur chemin pour répondre à l'urgence d'une transition énergétique, écologique, économique et sociétale.

Pour cette édition, le focus se porte, en première partie, volontairement sur un territoire maritime de transition entre milieux aquatiques et terrestres, où les tensions entre le naturel et le construit, le local et le global, le vulnérable et le résilient, sont particulièrement sensibles.

Il s'agit de l'espace littoral aux grands flux portuaires, à l'intersection de la Manche et la mer du Nord, puis plus au nord vers la mer Baltique. La part du transport maritime représente 80% du transport mondial, 70% de sa valeur. Et de cette masse de navires, près d'un sur cinq transite par ce détroit le plus fréquenté au monde, sans oublier la liaison transmanche de notre littoral, qui cumule aussi des records de marchandises et voyageurs. Transiterres en ouverture, vous transporte du Havre à Malmö, de Londres à Rotterdam, de Dunkerque à Copenhague et sur des territoires transfrontaliers.

Au coeur de nos pages, un explorama confié au photographe anversois, Geert Goiris nous emmène, le temps d'une longue respiration, dans des territoires, où semble se figer, loin des regards, le temps industriel pourtant moteur de notre société dépendante des énergies fossiles.

Puis, dans la deuxième partie, le futur(é)cologique vient rythmer notre réflexion. Ici, on oscille entre régénération des friches portuaires, des zones périurbaines structurées par ses corridors verts, une villes pour les enfants, la transition en œuvre, ou encore la place des think tanks dans la gouvernance. Il s'agit aussi et surtout de penser autrement la ville de demain, plus poétique, conviviale et durable.

Le comité de rédaction

La part animale de la Ville

Véronique Descharrières,
Architecte urbaniste

Photo ci-dessus :
François Fontaine,
« conseil de singes »,
tiré de la série
Supernature

La fin d’un Monde

En ce 28 août 2018, un homme s’en va, il jette l’éponge. Il s’agit du ministre de la transition écologique et solidaire Nicolas Hulot pour le nommer en charge du développement durable et de la Biodiversité.

Fait divers, fait politique mais fait indéniable : notre planète va mal et le rejet de cette priorité engage la société vers un inconnu fracassant.

Pour le dire très précisément, l’effacement de la population animale à la surface de la Terre est tout simplement inédit. La suprématie d’Homo Sapiens sur toutes les autres espèces a transformé en à peine deux siècles les paysages et les territoires de la planète, et ce n’est pas fini.

En ce 28 août 2018, la population mondiale aura encore augmenté de 200 000 humains, 92 millions de plus pour cette année, soit une fois et demie la population française pour 1 seule année. Ailleurs, dans ce que nous essayons encore d’appeler des « territoires sauvages » on ne compte plus que 80 000 girafes, 250 000 chimpanzés ou encore 200 000 loups en liberté.

Ainsi, une seule journée de naissances humaines sur Terre représente la totalité de la population des loups en liberté dans le Monde ! Les équilibres sont bouleversés et la diversité des espèces est déjà en voie de disparition, mais la crise actuelle de la biodiversité ne touche pas le grand public. La rareté sur notre planète

est devenue Animale et nos cités industrielles du 20^e siècle ou les Smart Cities du 21^e siècle sont actuellement sans réelles réponses face à cette urgence.

Quel monde allons-nous livrer à notre propre génération ?

Le constat est clair, avec le passage d’une population majoritairement rurale à une population majoritairement citadine, nous savons que les mégalo-poles sont en pleine expansion. Ces territoires sont conçus sur un modèle réduit du Vivant ramené à la plus simple expression de la séparation homme-animal.

Or, il est évident aujourd’hui que l’urbanité souveraine de l’Homme n’est pas un milieu habitable durablement. Cette prise de conscience est une première étape.

Face à ces enjeux, mon approche d’architecte urbaniste me pousse à repenser l’espace non plus en termes de secteurs programmatiques (habitations, bureaux, activités, commerces, déplacements, ressources) mais en stratégies de développement d’écosystèmes. Il s’agit d’organiser l’interaction entre toutes les données pour établir un champ qui prend en compte la vie sous toutes ses formes et surtout dans une temporalité nécessaire à sa préservation, sa reproduction et son évolution.

C’est la vision d’un monde en devenir et non plus celle de formes architecturales figées dans le temps et la matière.

À ce titre, le Parc Animalier de Paris livré en 2014 fait figure de terrain expérimental des principes d’intrication des divers flux vivants. Dans le parc, l’Homme est une espèce animale comme les autres, il doit partager son territoire d’évolution avec les autres espèces.

L’environnement construit est unique, les mouvements sont multiples tout en garantissant la quiétude territoriale de chacun. Sur les 15 ha ainsi bâtis, plus de 200 espèces d’animaux côtoient chaque année 1 million de visiteurs. La symbiose entre matériaux inertes et le Vivant est le concept fondateur de ce projet. Architecture et paysage ne forment qu’un seul et même terrain de jeu déployé au gré de ces reliefs pour le bien-être des pensionnaires et des visiteurs.

Une Arche du Vivant

En 2016, le Festival Agir organisé par le journal Le Monde me donnait l’occasion de mettre en scène des fictions urbaines pour convoquer l’Animal Cité qui est en nous. Des traversées de Girafes en plein Paris aux tours habitées par des Gorilles, la recherche d’une cohabitation inédite, apaisée et durable en était le but.

L’intégration d’une part d’animalité dans nos environnements construits nous oblige à la confrontation avec l’autre, avec l’inconnu, à faire face à de l’inattendu !

C’est ce dont nous avons besoin pour créer un cadre de vie équilibré dans lequel l’être humain est réveillé et capable de réactions pour s’adapter toujours mieux dans un monde en mouvement.

Concevoir un paysage urbain avec de nouvelles formes d’habitations ou de nouvelles expériences spatiales est une approche qui permet de se rattacher à la vie dans le sens le plus large.

S’abriter sous l’arbre-papillons, croiser un champ de lucioles ou encore traverser une cascade baignée d’oiseaux multicolores à la sortie de son immeuble est une pratique autrement enrichissante. Elle produit de nouvelles perceptions et fait évoluer nos comportements.

La « Nature en ville » est au cœur des enjeux contemporains. En assurant des services écologiques majeurs (réduction des pollutions, des îlots de chaleur, des eaux de ruissellement,...) dans un milieu urbain toujours plus dense et minéral, le vivant sous toutes ses formes est indispensable pour faire face aux défis environnementaux que sont le réchauffement climatique et l’érosion de la biodiversité mais aussi pour contribuer à un cadre de vie plus agréable et répondre aux enjeux du bien-être en ville.

Pour accélérer la dynamique de « renaturation » des villes, il est nécessaire d’en faire un élément structurant de l’aménagement urbain qui doit aussi contribuer à la solidarité des villes avec les campagnes qui ne cessent d’être artificialisées du fait de l’étalement urbain.

Architecture et Animalité

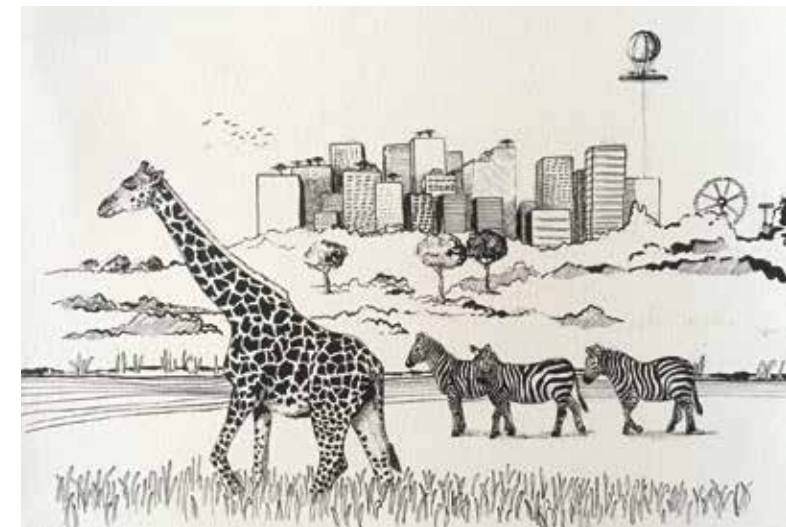
« Tous animaux ! » clamait Jacques Derrida¹.

Quelle est cette part d’animalité à retrouver en nous et dans nos cités modernes ? Et si la nouvelle étape pour la planète était bien celle de la réconciliation des territoires accessibles à toutes les espèces ?

Aujourd’hui notre regard change sur les animaux et pour reprendre la chanson de Dominique A., « l’homme a compris qu’il n’est pas le centre de l’univers, qu’il doit se décentrer » et intégrer une grande part de vivant dans son « milieu » urbain pour créer un écosystème en phase avec son propre rythme biologique et garantir sa propre survie.

L’Architecte peut répondre à cette mission difficile et merveilleuse qui consiste à réunir tous les acteurs de la planète pour le meilleur mais surtout pas le pire !

¹ L’Animal que donc je suis - Jacques Derrida, Édition Galilée, 2006.



Xavier Lafitte – série *Les grandes migrations animales*



A-MO - *Dans la jungle urbaine*

DE LA MANCHE À LA MER BALTIQUE

« La vision que nous portons esquisse une Baltique intégrée dotée d'une identité commune. Elle invite à construire un marché intérieur et des relations économiques, des moteurs du développement et de la prospérité qui seront bénéfiques à la région tout entière ».

La phrase prononcée en 1999 par le ministre suédois du commerce, Leif Pagrotsky, est riche de sens.

De la Manche à la Baltique, le territoire est sinueux : traverser les flots, flirter sur les quais du Havre, remonter les côtes de la Northern Range européenne, imaginer au loin les portiques de Rotterdam, puis venir s'alanguir le long d'une coulée verte à Malmö. Réseaux, toujours, qui s'infiltrant dans les ports et soulèvent les villes. Ici, les nouveaux territoires du vivant, d'un monde plus durable se dessinent. Bordures de notre carte mais vision vers la suivante. Mobilité, flux et transports, les ports du Havre à la Baltique, les villes et leurs friches oscillent entre mondialisation des échanges et régionalisation réticulaire.

C'est ainsi que se dessine une vision territoriale créée par les réseaux, aux limites floues et mouvantes.

Le pont de l'Øresund relie le détroit qui sépare le Danemark et la Suède

Une rencontre impromptue à la gare de Rennes. Yann Alix, spécialiste en logistique portuaire, Patrick Poupon expert en compétitivité sur la transition écologique des bateaux et Paul Turret de l'Institut de recherche en économie maritime confrontent leurs expériences, considèrent que l'évolution maritime est en marche mais rarement linéaire et bien souvent inégale en fonction des secteurs.



**PATRICK
POUPON**
Directeur du Pôle
Mer Bretagne

**PAUL
TOURRET**
Directeur de l'Institut
Supérieur d'Économie
Maritime (ISEMAR)



**YANN
ALIX**
Délégué général de
la Fondation Sefacil,
laboratoire d'idées
prospectives sur les
stratégies maritime,
portuaire et logistique

L'évolution du maritime, de la Manche à la mer Baltique

Propos recueillis
par **Sonia Henry**
Journaliste et réalisatrice
spécialiste des enjeux
environnementaux

L'innovation maritime est un des enjeux devenus incontournables dans le Grand Ouest. Quels sont les potentiels projets duplicables, sur la zone Manche Baltique ? Existe-t-il des partenariats potentiels ?

PP Lorsque l'on travaille sur la thématique mer, il n'y a pas de frontière environnementale et peu technologique. Notre pôle de compétitivité facilite les relations entre entreprises et laboratoires de recherche. Le business lié aux produits innovants émergents dépasse le territoire et nous tissons beaucoup de partenariats croisés transrégionaux. Le Pôle Mer a labellisé plus de 300 projets innovants représentant un montant global d'investissement R&D de près de 900 millions d'euros ! Par exemple, les systèmes de sondeurs multifaisceaux commercialisés parmi ces projets sont présents de Dunkerque à Riga. Si l'excellence académique rencontre la compétence des entreprises, les projets sont duplicables. En revanche, chaque région a ses spécificités. En Bretagne et en Pays de la Loire, on essaie de réintroduire les ormeaux. Notre méthode ne fonctionnera pas en baltique car le milieu marin n'est pas adapté.

PT Pour donner une plus grande perspective, il faut considérer que la maritimité du Grand Ouest est souvent ambivalente. Si elle est faible du point de vue portuaire et maritime, la tradition historique de la navale et de la pêche a laissé des traces dans les savoir-faire industriels et dans l'innovation. Les liens entre la recherche, l'industrie et les marchés sont fondamentaux. Deux pôles de compétitivité sont orientés vers l'innovation industrielle liée à la mer dans l'Ouest (PMBL, EMC2). L'élan des énergies marines malgré les difficultés est bien un succès de l'Ouest avec des unités de production à St Nazaire, Cherbourg et sans doute à Brest. Pour l'espace Manche Baltique, Mer du Nord - Baltique, l'affaire est surtout danoise, allemande et norvégienne. Dans ces pays de tradition maritime, l'innovation est au cœur des démarches industrielles (construction navale, énergies marines, filières halieutiques). C'est d'ailleurs la France qui doit lutter pour rester dans la course !

YA La complexité française la plus grande à surmonter demeure celle des carcans administratifs et segmentations territoriales face à l'innovation maritime. Je rejoins Paul sur le retard national dans la capacité à construire, animer et

développer des communautés d'intérêts mêlant capacités d'innovations scientifiques et besoins futurs des marchés. Mais comme l'indique Patrick, les initiatives en cours dans le Grand Ouest révèlent un changement, sous l'impulsion notamment d'un Etat (enfin) sensibilisé aux potentiels infinis de la mer. Un fleuron comme CMA-CGM s'empare de l'innovation numérique en participant activement à la construction d'un écosystème marseillais d'avant-garde sur le modèle de ce que fait le groupe AP Moeller au Danemark avec les tissus entrepreneuriaux et industriels nationaux. Au regard de la diversité des applications pluridisciplinaires qui recouvrent l'innovation maritime, le plus important à mes yeux reste de consolider un véritable pôle national de recherche doté de moyens financiers et scientifiques de classe mondiale. Et nous en sommes encore très loin par faute de vision stratégique claire et de champions capables de porter une telle ambition visionnaire.

Restons pragmatiques ! À la différence du transport routier, le secteur maritime n'entame que tardivement sa transition écologique et sa révolution environnementale.

Yann Alix

Aujourd'hui, on parle beaucoup de la transition écologique des bateaux. Mythe ou réalité ? Quelles sont les réelles avancées ?

PP Depuis 2008, le programme national Navire du Futur s'attache à repenser des constructions plus propres tant sur le naval que sur la plaisance. Grâce à une technologie de pointe, on redessine les commandes en diminuant la consommation de carburant. Le projet Optnav modifie les appendices sur l'avant des cargos afin de diminuer la consommation de

carburant. En tenant compte des contraintes de sécurité et de rendement d'un équipage, nous soutenons des projets de réintégration des voiles pour diversifier les modes de propulsion. Certains spécialistes comme le navigateur Yves Parlier viennent appuyer la réflexion avec son projet de kite pour les cargos. Le navire propre est au cœur de nos préoccupations et l'on s'approche de plus en plus d'un possible cargo ou paquebot hybride à propulsion alternative.

PT Un mythe devenu réalité ! Les navires font l'objet d'une pression environnementale majeure. De la lutte historique contre les pollutions accidentelles, nous sommes passés à celle contre les pollutions opérationnelles. Certaines étaient volontaires (dégazage, déballastage). Néanmoins, la plus grande pollution est devenue, dans un mouvement global, celle des gaz à effet de serre des carburants marins qui contribue au réchauffement climatique, et des polluants atmosphériques (SOx, NOx). Les mesures à l'échelle régionale (USA, UE, Chine) et mondiale (OMI) visent à éliminer d'abord le dioxyde de soufre des carburants maritimes (fioul désoufré, épurateur de fumée, GNL...). L'étape d'après est la réduction du CO2 produit par les navires. Ces contraintes s'inscrivent dans une volonté des armateurs de réduire aussi la consommation (vitesse lente, nouvelle architecture). Pour être clair, l'industrie maritime est à la recherche « d'efficacité » donc l'approche de la construction et de la motorisation navale est bien sous le saut de l'innovation pour réduire consommation et nuisances. Le transport maritime sort des solutions technologiques du XX^e siècle pour envisager des choses très innovantes.

YA Restons pragmatique ! À la différence du transport routier, le secteur maritime n'entame que tardivement sa transition écologique et sa révolution environnementale. Sûrement parce qu'il demeure le mode le plus propre par tonne/kilomètre transporté, le bateau ne tend à se verdier que



Éolienne flottante dans le bassin de Saint-Nazaire

sous la contrainte réglementaire (essentiellement incarnée par l'OMI à Londres) ou en réaction à des catastrophes médiatisées comme un naufrage pétrolier ou un accident impliquant des passagers. Cependant, force est de constater, comme le souligne Patrick, que les opportunités économiques du bateau écologique stimulent de vraies innovations écologiques qui soutiendront l'abandon progressif des motorisations au bunker lourd émetteur de GES. Aujourd'hui et encore plus demain, l'argument écologique sera décisif auprès des clients, qu'ils soient croisiéristes, manufacturiers (exemple de la politique RSE d'IKEA) ou même énergéticiens (filère GNL notamment). Le couple efficience économique et efficacité écologique accélère l'intérêt pour des flottes plus propres.

Le 8 juin dernier, la Technopole de Lannion organisait la journée mer, numérique, sécurité et sûreté maritime. Le maritime revêt aujourd'hui des visages différents et son spectre balaye des nouveaux territoires d'innovation. Ses fortes opportunités sont-elles compétitives et offrent-elles un réel rempart face aux cyberattaques et aux enjeux durables ?

PP Le navire est devenu un objet sensible et critique aux cyberattaques. Il est de plus en plus communiquant, lié par satellite tant sur les échanges de données que sur le positionnement géographique. Le numérique y est omniprésent. S'il y a infiltration, une cyberattaque peut prendre le contrôle du navire qui devient une cible, déplacé de quelques mètres il échappe au commandant de bord : le bateau devient ainsi aveugle et peut entrer en collision ou s'échouer. Le sujet est extrêmement sensible car il est lié à la sécurité des biens et des personnes mais également à la sûreté du territoire.



Patrouille militaire en mission de surveillance en haute mer

PT Dans le cadre de l'innovation, les nouvelles technologies sont un apport important sur ce sujet, en effet, de plus en plus tendu. L'efficience de la gestion des navires passe depuis longtemps par l'informatique et de nombreuses automatisations. Désormais, le monitoring des éléments du navire et les échanges d'information avec la terre peuvent encore plus accentuer l'efficience maritime (route, consommation, inci-

dents, maintenance...). Tout cela implique des échanges avec des centres de contrôle des armateurs et forcément une vulnérabilité. La cyber défense des navires et des compagnies est un impératif. Au-delà des fantasmes terroristes, c'est simplement les précautions vis-à-vis des risques plus classiques, mais en version électronique (contrebande, extorsion).

La croissance bleue ne se décrète pas dans les ministères et les conférences, elle se construit dans les régions et villes maritimes via des partenariats public/privé.

Paul Turret

YA Les outillages numériques modernes servent autant à protéger des actifs à très forte valeur ajoutée - comme une flotte de porte-conteneurs - qu'à transformer ces objets mobiles en cibles potentielles pour des hackers dé-territorialisés. Une chose importante dans la lutte contre la cybercriminalité maritime est le rapprochement entre les acteurs des marines marchande et militaire, la seconde pouvant se mettre au service de la première autrement que par le déploiement de forces physiques d'interposition comme ce fut le cas contre la piraterie et le brigandage dans les eaux africaines. Avec l'autonomisation des navires et l'accompagnement électronique dans la prise de décisions à bord, il est impératif que des solutions numériques innovantes sécurisent les circuits d'échanges d'informations, au sein même du bateau, entre le bateau et la terre, entre la terre et le bateau. Les transferts de savoir et de savoir-faire entre la navale et le secteur marchand demeurent essentielles à mon avis.

Le maritime pèse 1.500 Mrds\$ dans l'économie mondiale, 2° secteur économique, et pèsera 3.000 Mrds\$ en 2030 (OCDE). La croissance bleue au service de la croissance économique en France. L'économie maritime, le nouvel eldorado ?

PP C'est prospectif mais atteignable. Un tiers de cette croissance est liée à des activités nouvelles qui n'existaient pas en 2015 ! Les énergies marines renouvelables et biotechnologiques, les molécules issues de la biomasse marine, il y a ici un vrai gisement de développement impulsé par la recherche fondamentale, mais nous sommes encore aux balbutiements. Il est impératif que les politiques publiques s'engagent dans la durée mais cela reste à construire. Il faut qu'il y ait de la continuité à l'échelle mondiale. L'exploitation de l'océan est complexe techniquement mais également juridiquement car la « haute mer » est régie par la convention de Montego Bay qui n'a pas été ratifiée par certains pays comme les Etats Unis.

PT Tout à fait atteignable, je vous rejoins et si l'on considère le transport maritime, l'oil & gas, les EMR, les ressources halieutiques et peut être les minerais des fonds sous-marins, l'économie bleue est portée vers des croissances encore plus importantes. Notre monde est gourmand en échanges, en énergies et en ressources alimentaires. Pour répondre à cela, les enjeux d'innovation technologique sont énormes avec un double défi, répondre à des performances économiques

(souvent rendues difficiles par les régions considérées) et être respectueux de l'environnement. C'est un eldorado, mais le ticket d'accès n'est pas aisé, il faut d'un côté des entreprises leaders, dynamiques et constantes et des politiques publiques majeures d'accompagnement. Ces dernières sont d'État, mais souvent aussi territoriales. La croissance bleue ne se décrète pas dans les ministères et les conférences, elle se construit dans les régions et villes maritimes dans des partenariats public / privé.



Le projet Beyond the Sea vise à développer une technologie spécialisée de kites pour tracter les navires

YA La France et encore plus peut-être l'Europe a déjà manqué la révolution de l'économie numérique puisqu'aucune entité ne rivalise avec les GAFAM américains (Google Apple Facebook Amazon Microsoft) et les BATX chinois (Baidu, Alibaba Tencent et Xiaomi) sans parler des NATU (Netflix, Air BnB, Telsa et Uber) qui continuent de changer notre vie quotidienne. Les potentialités de l'économie bleue sont avérées et presque infinies tant nous ne sommes qu'aux balbutiements de l'exploration de toutes ses composantes. Le Cluster Maritime Français (CMF) ne s'y trompe pas et organise la fédération de toutes les filières liées à l'univers maritime pour faire entendre et comprendre l'urgence d'une mobilisation politique, industrielle et financière nationale. Le continent bleu est sans aucun doute celui des futures géostratégies médicales, environnementales, alimentaires, biotechnologiques, etc. Mais il faut déployer des programmes de R&D colossaux, exigeant une structuration industrialo-scientifique d'envergure nationale, voire européenne, avec des engagements d'avenir de la part de la sphère politique. Nous en sommes encore très loin, à la différence des chinois notamment.

Le développement de ces activités en mer va également créer de nouvelles filières économiques sur les littoraux, ce qui, couplé à l'accroissement de la densité des populations sur les côtes, se traduira par une autre gestion du littoral et des interfaces terre/mer. Sera-t-elle porteuse elle aussi de nouvelles activités (infrastructures portuaires flottantes, production et traitement de l'eau) ?

PP Il y a en effet un lien indéfectible terre-mer, mais cette relation est sensible. Une bonne qualité de l'eau en zone littorale est primordiale pour garantir un bon état écologique

et permettre le développement des activités de loisirs et de production. Avec le développement de l'urbanisme et des activités humaines sur les bassins versants et le littoral, il est en particulier nécessaire d'améliorer le cycle de l'eau ; la science nous permet aujourd'hui de mieux comprendre les enjeux et les urgences : réduire les traces médicamenteuses et traiter les microplastics, etc. La mer est également au service de la terre, avec le développement de fertilisants azotés à base d'algues par le groupe Roullier à Saint-Malo (Azostimer), la part nutritionnelle y est incomparable.

PT J'ajouterais que les contraintes sur les littoraux sont massives. L'urbanisation littorale (villes, sites balnéaires) et les besoins portuaires et industriels représentent une pression importante sur l'environnement en termes d'espaces fonciers et de nuisances. Là encore des mots déjà employés ici se retrouvent. L'efficience spatiale est une évidence et l'innovation encore de mise. Le chantier naval comme le port du futur seront plus compacts et plus productifs. Les concepts en vogue de smart yard et smart port doivent trouver des réalités technologiques et spatiales. Il faudra inventer des solutions nouvelles pour traiter les flux et les productions sur les littoraux. Un impératif des pays avancés comme des émergents. Enfin, pour finir l'espace maritime est lui-même l'objet de croissance des activités et demande des politiques adaptées : passages maritimes, plaisance, pêche, EMR, réserves naturelles.

YA La métropolisation littorale et le développement des activités industrialo-récréatives côtières génèrent de véritables menaces écologiques et énergétiques que seuls l'innovation technologique et le courage politique sauront transformer en opportunités sociétales et économiques pour les générations à venir. Mais à cette déclaration vertueuse répond en écho la réalité actuelle d'une dégradation alarmante d'immenses territoires maritimo-côtiers, particulièrement dans des pays en voie de développement totalement démunis face aux enjeux. De la Baie de Mumbai saturée de plastique aux eaux dégradées de Jakarta ou de Lagos, je pense que le défi premier est de révolutionner la gouvernance de ces espaces de contact que constituent les métropoles portuaires dans une vision véritablement holistique. Alors, des pans entiers d'innovations, de nouveaux services, de nouvelles industries vertes se déploieront pour anticiper les besoins des futurs 75% de l'humanité qui vivront sur les franges littorales mondiales. ✎



Le varech, une algue utilisable pour l'alimentation humaine, ou animale.

Je suis convaincu que la science va nous permettre de mieux comprendre l'océan, un territoire encore inconnu que nous devons exploiter de façon raisonnable. On ne peut le sanctuariser. Et nous ne pouvons vivre sans lui.

Patrick Poupon

Malmö

ville du futur ?

Par **Emmanuelle Maupetit**
Journaliste

Malmö, qui fait aujourd'hui figure de meilleur élève dans le cercle des villes en transition écologique, revient de loin. Cette ville du sud de la Suède, capitale de la Scanie, troisième du pays par sa taille, a traversé au tournant des années 1980-1990 une période de désindustrialisation très douloureuse.

La presse suédoise mais aussi internationale titraient en juin 2006 : Malmö, ville du futur.

Sans point d'interrogation.

Plus cosmopolite que sa grande sœur Copenhague, Malmö faisait figure d'innovation. Forte de ses 150 nationalités différentes, elle rythmait le nouveau paysage urbain, s'invitant préceuse de l'écologie territoriale et construisait l'intérêt collectif comme clé de voute de la soutenabilité.

Aujourd'hui, elle est fort heureusement concurrencée mais continue à inventer un nouveau productivisme plus proche de la décroissance et s'attache à développer des schémas de restructuration capitaliste, chers au professeur Max Koch, professeur en politique sociale, figure incontournable de la prestigieuse université de Lund.

Mads Laursen, urbaniste à la ville de Copenhague à longtemps travaillé sur les enjeux de Malmö qui tente de faire cohabiter une nouvelle utopie urbaine et une nouvelle approche de la citoyenneté. Plus exactement, s'éloigner massivement de la Charte d'Athènes (séparation des fonctions de la ville) et faire cohabiter de nouveau l'habitation, le travailleur et le consommateur, diminuant ainsi de façon drastique l'étalement urbain, l'allongement des distances et l'augmentation du trafic. Malmö c'est aussi un nouveau paysage alimentaire, les odlingslottes, pratiques informelles mais tolérées qui proposent une agriculture communautaire.

Ci-contre : la tour du Turning Torso.

À la suite de la fermeture de son chantier naval et du départ de grandes industries qui avaient fait autrefois sa richesse, comme SAAB, elle offrait le visage dépressif de villes industrielles en perdition. On l'imagine alors en décor à la Kaurismäki, port abandonné aux docks délabrés, somnolant au bord de la Baltique. Mais contrairement aux héros mélancoliques et désabusés de ce dernier, la population de Malmö s'est retroussé les manches. Et en quinze ans à peine, elle a réussi le tour de force de transformer la vieille cité industrielle en une ville de savoir et une vitrine de la transition écologique.

Ainsi, à la fin des années 90, Malmö connaît une période de grands changements. Bien sûr, pour ce faire, elle a reçu de l'aide. Comme le veut la tradition scandinave, ce succès a été largement permis par une forte intervention de l'Etat, qui n'a pas pour autant étouffé le secteur privé. Les habitants de Malmö, les acteurs publics et privés ont œuvré main dans la main pour construire une ville durable, enjeu crucial pour parvenir à concilier urbanisation croissante et écologie. Depuis, les grandes entreprises du pays apportent un soutien sans faille au combat vert du pays, à l'image d'Ikéo, qui veut atteindre l'indépendance énergétique d'ici à 2020 en investissant massivement dans l'éolien et le solaire.

Renaissance

Trait d'union entre la Suède et le Danemark, la ville a longtemps fait l'objet de convoitises et a été l'épicentre de conflits entre les deux pays, notamment au XVIIe siècle. Si elle a durement payé cet entre-deux longtemps inconfortable, elle n'en retire aujourd'hui que des avantages.

La résurrection de Malmö s'est faite progressivement et a été marquée par plusieurs temps forts : en 1998, la construction d'une nouvelle université dans la ville - en plus de la célèbre université de Lund, située à moins de 20 km - a permis à la ville de garder une partie de sa jeunesse et d'attirer du sang neuf, avec les 15 000 places proposées chaque année. Mais l'événement le plus déterminant pour Malmö a été la construction, de 1995 à 2000, du pont-tunnel de l'Øresund. Cet ouvrage d'art, qui a coûté plus de 4 millions d'euros et dans lequel de l'argent européen a été engagé, couvre une distance de 8 km à travers le détroit de l'Øresund, qui sépare la Suède du Danemark. Son trafic est réparti sur deux niveaux : une autoroute à quatre voies, qui accueille en moyenne 10 000 véhicules par jour, et une voie ferrée à deux voies. 70 000 personnes l'utilisent chaque jour pour faire le trajet entre les deux villes.

Grâce à lui, Malmö fait désormais partie de la région de l'Øresund, qui englobe la région de Scanie en Suède et celle du Sjælland, au Danemark. Le bassin formé par l'Øresund



Vue aérienne du nouveau quartier résidentiel de Västra Hamnen, à l'ouest de la ville.

représente 3,2 millions d'habitants et 1/5 du PNB cumulé de la Suède et du Danemark. Avec ses 120 000 étudiants répartis dans 11 universités, c'est l'une des régions les plus dynamiques d'Europe. Le rayonnement du secteur de la recherche est étroitement lié au développement des biotechnologies et des activités médicales au sein d'un « Medicon Valley ». De plus, Malmö est également devenu un centre reconnu dans le domaine des nouvelles technologies.

Lancé sur une ancienne friche industrielle, ce quartier, en plus d'être un modèle d'écologie, signe la reconquête de la ville sur la façade maritime de l'Øresund

Quartier du futur

C'est dans ce contexte privilégié que Malmö va jouer son coup de maître, qui lui vaudra par la suite sa réputation internationale en tant que première ville ayant un quartier neutre en carbone au monde. Ce quartier qui fera sa notoriété s'appelle le Bo01. En 2001, à l'occasion de l'Exposition universelle de l'habitat, qu'elle accueille, elle choisit le polder Västra Hamnen - littéralement « Port occidental » - couvrant une superficie de 30 hectares, pour construire un nouveau quartier qui présentera la ville de demain, le Bo01 (Bo pour habitat, 01 pour l'année où débutera sa construction). Le projet a pour ambition de faire la démonstration grandeur nature de ce que pourrait être la cité écologique du futur.

Lancé sur une ancienne friche industrielle, ce quartier, en plus d'être un modèle d'écologie, signe la reconquête de la ville sur la façade maritime de l'Øresund. Il verra le jour à la suite d'un long processus de consultation mené auprès de toutes

les autorités locales, des organisations, des associations, des entreprises et des citoyens. Cette consultation et les actions en direction de l'éducation et de l'environnement favorisent le respect de la biodiversité du site par les résidents et les incitent à modifier leur comportement.

Ce quartier de docks avait été particulièrement frappé par l'onde de choc qui avait suivi les milliers de licenciements des chantiers navals de Kockums et la fermeture d'usines (en particulier SAAB, au début des années 90), et les délocalisations qui avaient suivi. La municipalité a réussi à le redynamiser par le biais du développement durable et en le tournant résolument vers le secteur tertiaire.

Repenser la ville

Ainsi, les usines désaffectées, les entrepôts et autres espaces industriels laissés à l'abandon ont cédé la place à des pistes cyclables (490 km sur l'ensemble de la ville). L'eau de pluie est récupérée grâce à des canaux et à des toits végétalisés, un système de stockage d'eau chaude a été mis en place, qui provient elle aussi de la géothermie et de chauffe-eau solaires. Un système de canalisations souterraines à vide d'air (de technologie suédoise) permet le ramassage instantané des déchets, sans émission de CO2. Grâce à leur incinération, la ville produit également du gaz naturel.

Dans le cadre de sa politique de transports en commun, la ville favorise l'utilisation de carburants écologiques, et les voitures de service de la municipalité, pour l'entretien de la voirie, sont toutes électriques.

Une réflexion sur la nécessité de minimiser les déplacements de voiture combinée à la création de cheminements piétonniers a été encouragée durant l'élaboration du projet.

Le projet, dans tous ses détails, s'est donné comme but la meilleure accessibilité géographique, physique et sociale aux logements, emplois, équipements et services

Dans le quartier, les rues intérieures sont majoritairement piétonnes et de nombreuses pistes cyclables maillent les îlots, incitant les habitants à utiliser au minimum leur véhicule personnel. Pour le parking, priorité est donnée aux véhicules électriques. Les bus municipaux bénéficient d'un système de mise au vert automatique des feux sur leur parcours, et un service de réservation est dédié au covoiturage. Tous ces efforts ont été couronnés en 2016 par le Prix de la semaine européenne de la Mobilité, que Malmö a reçu conjointement avec Lisbonne.

Le projet, dans tous ses détails, s'est donné comme but la meilleure accessibilité géographique, physique et sociale aux logements, emplois, équipements et services. Il s'est toujours efforcé de se faire un allié de la nature plutôt que de tenter de s'en défendre. Sur 3000 m², la construction des habitations se

limite à 500 m², pour 300 m² réservés aux espaces verts et à la circulation de l'eau, et 200 m² en zone semi-perméable (graviers). L'ambition de combiner développement durable et humain se manifeste dans une recherche architecturale privilégiant la variété des projets - autour de principes écologiques forts - et les solutions d'éco-constructions.

Cerise sur le gâteau, la magnifique tour Turning Torso, deuxième tour d'habitation la plus haute d'Europe avec ses 190 m de haut. Son concepteur, l'architecte espagnol Santiago Calatrava, a réussi le tour de force de faire tourner cette tour de 54 étages sur elle-même, chaque bloc de six étages étant décalé par rapport au précédent. Ce chef-d'œuvre architectural symbolise la renaissance de Malmö.

Dans tout le quartier de Västra Hamnen se dégage une qualité de vie soignée : on note la forte présence de zones vertes, de bassins, de fontaines, d'hydro-parcs, la valorisation du front de mer avec ses élégants quais en bois. Les entreprises et les architectes qui ont construit ce quartier ont eu l'obligation de choisir au moins 10 des 35 points écologiques proposés. L'un des buts recherchés de cette contrainte était de maintenir la biodiversité dans le tissu urbain dense. Le résultat est une diversité étonnante de constructions. Un seul point commun : la qualité environnementale.



- 01 En arrière-plan, le centre culturel ultra-moderne Malmö Live.
- 02 La conservation des cours d'eau, au cœur de la rénovation des quartiers.
- 03 Ambiance crépusculaire sur les rives de l'Øresund.
- 04 Dans le port intérieur de Malmö, le quartier de Hjälmarékajen.



Le concept d'éco-quartier

La question centrale de l'efficacité énergétique a mis au goût du jour le concept de « simplicité volontaire » cher aux adeptes de la décroissance, que l'on trouvait déjà chez des auteurs comme Tolstoï, Ruskin ou Thoreau. Il engage à consommer moins et mieux, et implique un mode de vie plus centré sur des valeurs éthiques et les relations interpersonnelles. Cela a débouché par exemple sur des projets comme l'habitat coopératif, très en vogue dans les pays du Nord, et en particulier à Berlin, dont Malmö s'est beaucoup inspiré comme modèle de développement vert. Ce type d'habitat partagé vient offrir une réponse à la crise du logement en apportant plus de solidarité et d'efficacité économique, sociale et environnementale.

Au niveau national, la Suède est exemplaire : la part d'énergies renouvelables dans son approvisionnement énergétique est de 45 % !

Au passage, on notera que si, comme l'affirmait Max Weber, la réforme protestante est à l'origine de l'éthique du travail du capitalisme, paradoxalement ce sont encore les protestants qui semblent à l'avant-garde pour tenter de remettre en cause ce système, ou tout du moins d'en corriger les effets pernicioeux. Le sens de l'économie, la simplicité et l'ascèse protestantes semblent en effet très bien adaptées aux nouveaux comportements de simplicité volontaire que recommandent les défenseurs de la planète. Les pays protestants du Nord ont ainsi été parmi les premiers à mettre en place des politiques d'économie d'énergie et de lutte contre le gaspillage, quand ceux du Sud, à majorité catholique, ont toujours été moins sensibles aux sirènes de Cassandre de l'écologie et rentrent doucement dans

le rang du développement durable, souvent en traînant des pieds. Toujours la vieille histoire de la cigale et de la fourmi...

Si le fait de vivre en ville a tant besoin d'être repensé, particulièrement au regard de l'urgence écologique, certains experts mettent en cause un urbanisme qui ne serait jamais sorti de l'utopie fonctionnaliste issue de la Charte d'Athènes de 1933, qui séparait les fonctions de la ville (habiter, circuler, travailler, consommer). Aujourd'hui, cette séparation spatiale des fonctions urbaines crée l'étalement et mite les campagnes.

La ville durable est devenue la nouvelle doxa des urbanistes et des spécialistes de l'aménagement du territoire. Mais elle est en contradiction frontale avec le rêve de nombreux citadins : la maison individuelle, plébiscitée à plus de 80 %, fortement dépendante de la voiture individuelle. Le « village dans la ville » (new urbanism), qui a été développé dans le contexte anglo-saxon, ressuscite l'utopie de la cité-jardin, en développant des petits quartiers transitionnels valorisant la marche à pied et le vélo, et reliés à un réseau de transport en commun performant. Ces quartiers offrent une réponse à la recherche de qualité de vie tout en restant dans un contexte urbain, et aident à trouver des solutions aux problèmes de mobilité que cela pose. On constate ainsi que l'éco-quartier représente un aboutissement de cette tendance.

Malmö, un modèle ?

La ville de Malmö est un projet d'exception qui a porté ses fruits tant au niveau écologique qu'économique. La ville ne se repose pas pour autant sur ses lauriers : elle s'est donnée pour objectif la suppression des combustibles fossiles pour le chauffage d'ici à 2020, la neutralité carbone et l'amélioration de 20 % de l'efficacité énergétique d'ici à 2050. Au niveau national, la Suède est exemplaire : la part d'énergies renouvelables dans son approvisionnement énergétique est de 45 % ! Ces performances résultent d'efforts consentis par la population, qui est

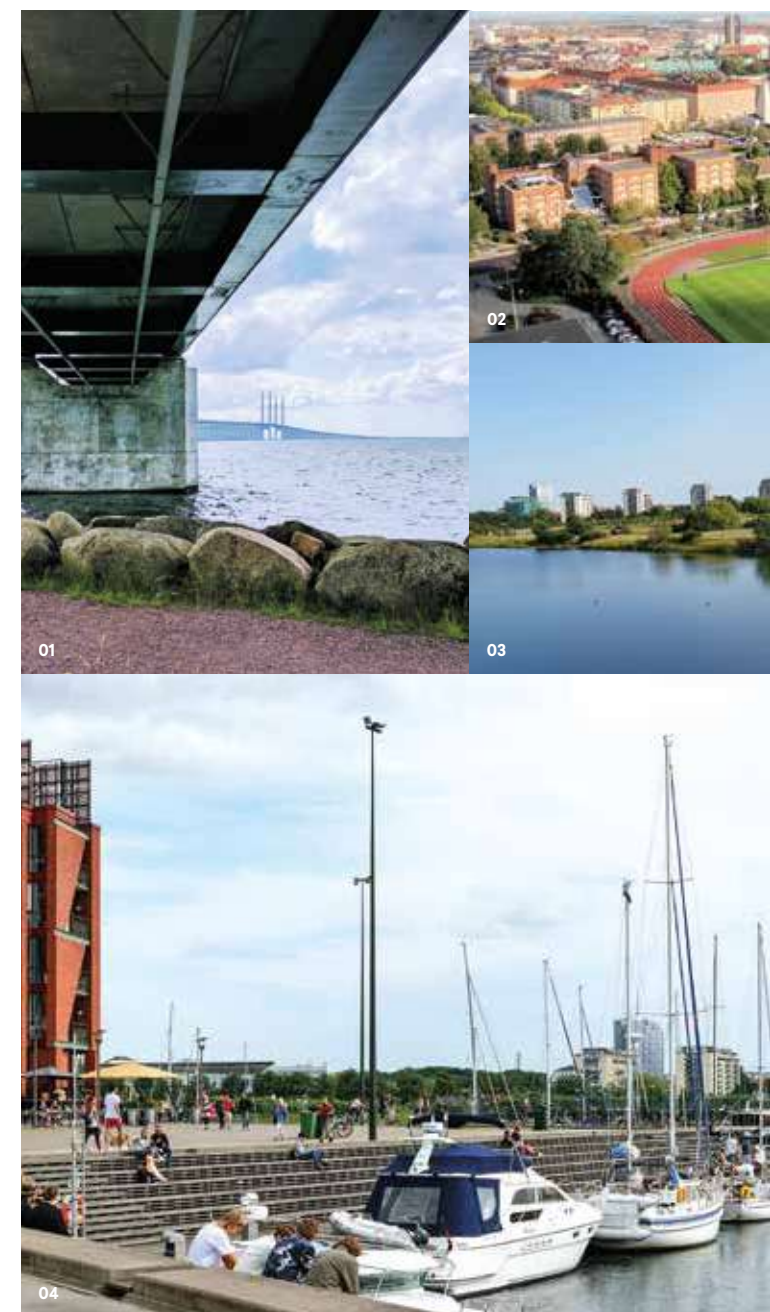
partie prenante de cette politique. Cela n'empêche pas la Suède d'être au 7^e rang mondial pour le PNB par habitant et de conserver une dynamique industrielle (Volvo, Ikea, Electrolux...). Elle est également l'un des pays où les émissions de gaz à effet de serre sont les plus faibles, tout en étant celui où la consommation énergétique est la plus élevée au monde. L'expérience de Malmö, ainsi que beaucoup d'autres de même type à travers le monde, reflète la recherche de nouveaux paradigmes dont toute l'humanité est demandeuse. En témoignent les nombreux adjectifs accolés au concept de croissance, qui gêne de plus en plus, même s'il reste central dans le système capitaliste : croissance saine, raisonnée, intelligente, durable, inclusive...

Tous ces nouveaux projets de quartiers et de villes durables cherchent à repolitiser la société, et également à resocialiser la politique. Ils tendent vers des modèles décroissants - le concept de décroissance, souvent rattaché à l'extrême gauche car soutenu par les altermondialistes, trouve en fait ses sources dans une critique du progrès apparue dès les années 30 du siècle dernier -. Malmö s'en rapproche en encourageant à des comportements comme la simplicité volontaire, en particulier sur le plan énergétique. Elle accueille d'ailleurs cette année la 6^e Conférence internationale de la décroissance : « Dialogues en périodes troublées, dialogues autour d'une époque mouvementée ».

Tous ces nouveaux projets de quartiers et de villes durables cherchent à repolitiser la société

L'histoire semble si belle qu'on aurait presque envie de détourner les yeux, mais Malmö, ce sont aussi quelques réalités très dérangeantes. Avec son exceptionnelle mixité ethnique - la ville compte 176 nationalités, c'est la 4^e ville la plus multiethnique au monde après Londres, New York et Washington - elle n'en échappe pas moins aux démons du temps. Elle fait face actuellement à de nombreuses démonstrations racistes et plus particulièrement antisémites. Les responsables pointés sont à la fois la mouvance néonazie (qui s'en prend plus volontiers aux musulmans, très nombreux, mais n'oublie pas la communauté juive) et les populations musulmanes arrivées récemment, qui rejouent à Malmö le conflit israélo-palestinien. Ce problème, ainsi que le fort taux de criminalité de la ville, très inhabituel en Suède, sont les deux grands chevaux de bataille de la mairie sociale-démocrate.

L'humanité tâtonne à la recherche de nouveaux modèles, et Malmö est sans conteste l'un d'eux. On peut mettre en regard ces villes en transition, censées débarrasser peu à peu l'homme des côtés nuisibles du progrès, et l'agriculture en transition, censée débarrasser cette dernière des pesticides. Le progrès mettrait-il fondamentalement l'homme en danger ? Le progrès technique s'en est pris à son corps, avec la pollution et la malbouffe ; le progrès technologique et l'intelligence artificielle mettront-ils en péril son intelligence (on voit des indicateurs assez inquiétants de baisse du QI moyen) ? Cocteau a-t-il été visionnaire lorsqu'il a déclaré : « Le progrès est peut-être le développement d'une erreur » ? Et des villes comme Malmö ne chercheraient-elles pas des moyens de la corriger ?



Page ci-contre

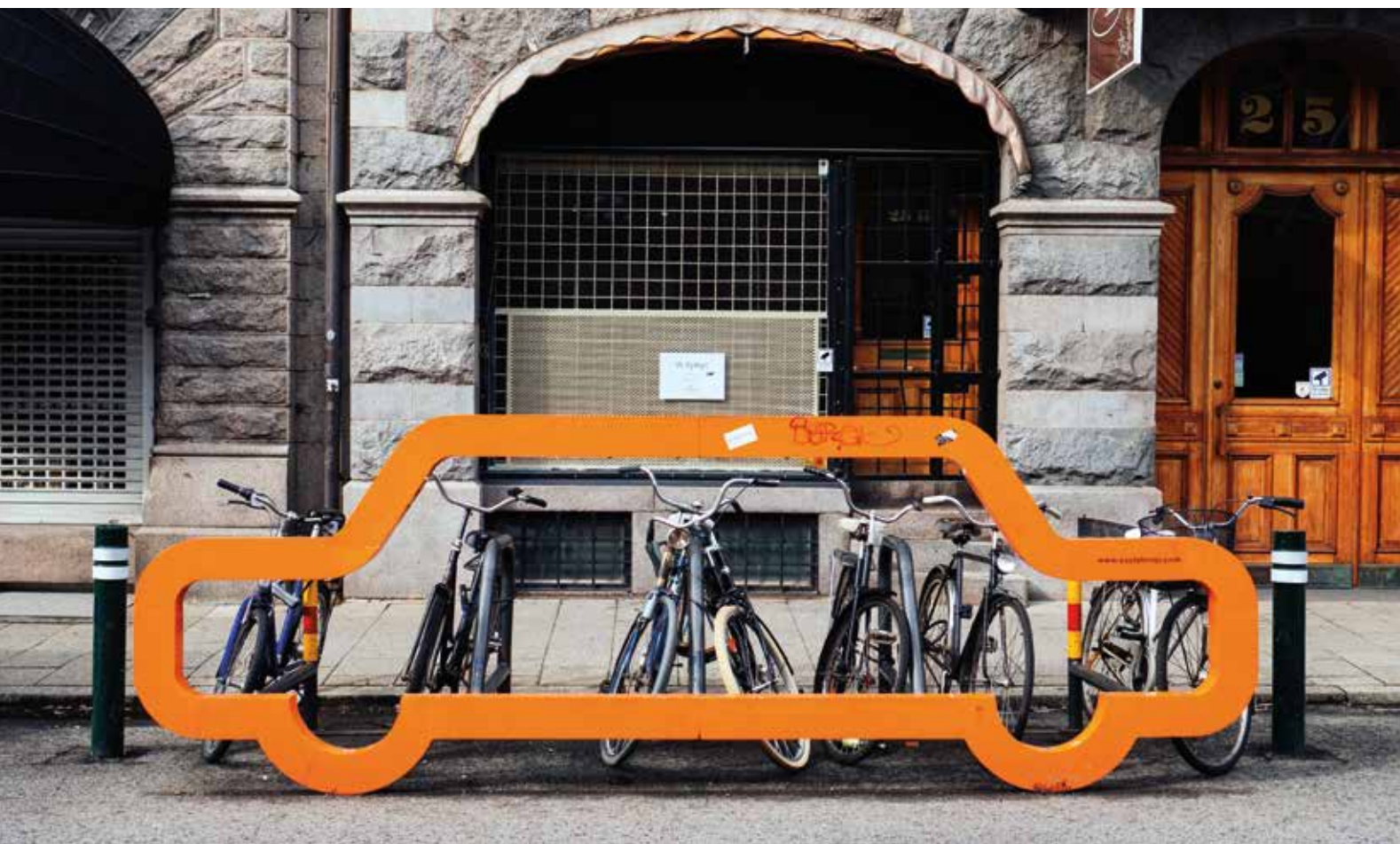
Une manière originale et éducative de célébrer le vélo.

01
Au pied du gigantesque pont de l'Øresund.

02
Le centre-ville de Malmö vu du ciel.

03
Les plans d'eau, éléments centraux de la renaissance de Malmö.

04
Västra Hamnen, un éco-quartier intimement lié au bord de mer.



L'ancien Västra Hamnen



Un éco-quartier coloré qui fait office de laboratoire pour les villes de demain.

Dans la lignée de Bo01, de nouveaux éco-quartiers ont fleuri dans l'ancien Västra Hamnen. Plusieurs indicateurs témoignent du succès de l'entreprise : un quart des déplacements en ville se fait à vélo (40 % pour ce qui est des trajets domicile-lieu de travail), 60 000 logements sont alimentés par l'énergie produite par le parc éolien de Lillgrund, dans le détroit d'Øresund. Les pratiques quotidiennes et les habitudes des habitants de ces quartiers semblent de plus en plus tournées vers le durable et l'éthique, ce en quoi les encourage fortement la ville. Entre 2006 et 2012, par exemple, la consommation de café provenant du commerce équitable est passée de 0,5 % à 60 %.

Il semble bien qu'un autre monde soit possible !

Maintenant, une fois qu'on a lu tout cela, on ne peut s'empêcher de penser que ça semble trop beau pour être vrai. Et pourtant, les Suédois nous le prouvent, il semble bien qu'un autre monde soit possible ! Cet éco-quartier est aujourd'hui la vitrine de la reconversion urbaine opérée un peu partout en Suède. Ces quartiers reposent sur ses performances environnementales, mais aussi sur le cadre de vie qu'ils offrent aux citadins. Ils impliquent, à tous les niveaux, une coopération sociale et une participation directe des habitants dans la gestion du lieu.

Afin de mieux sensibiliser la population, un canal Intranet et une télévision de quartier diffusent des informations sur les processus de recyclage, etc. Cette politique inclusive est essentielle dans la démarche et la dynamique de ces nouvelles formes d'organisation urbaine, dont l'ambition est double : devenir un laboratoire d'étude grandeur nature pour les autres villes industrielles européennes en reconversion et instaurer un vaste forum de réflexion et de discussion sur les relations entre l'homme et son habitat.

Cependant, si la reconversion de Malmö en fait rêver plus d'un, son modèle n'est pas exportable partout dans le monde, loin s'en faut. Car il nécessite de très gros investissements publics. Il faut noter que cette nouvelle utopie urbaine, qui va de pair avec une nouvelle approche de la citoyenneté, a un pan collectif particulièrement bien adapté à la structure sociale et à la mentalité des pays scandinaves. Elle présente cependant quelques défauts : dans ces nouveaux éco-quartiers, les loyers sont 15 % à 30 % plus élevés qu'ailleurs. Cette expérience est donc réservée aux plus riches, qui sont souvent les moins bien intentionnés quand il s'agit de modérer la consommation électrique. De fait, les habitants de Bo01 utilisent plus d'électricité que prévu, ce qui a amené la municipalité, dirigée par la maire social-démocrate Katrin Stjernfeldt Jammeh, à lancer une politique de sensibilisation auprès de la population et à investir plus encore dans l'efficacité énergétique, l'un des nerfs de la guerre à Malmö. La municipalité explique ainsi que dans le nouveau quartier de Fullriggaren, construit entre 2010 et 2012, 200 des 600 logements construits sont des maisons passives, c'est-à-dire des habitations dont la consommation d'énergie est très faible, voire entièrement alimentée de façon autonome.

Västra Hamnen présente aujourd'hui un tout nouveau visage : urbanisme, architecture et environnement sont repensés sur une dizaine d'hectares, proposant aux Suédois, et au-delà aux Européens et au monde, un « quartier modèle » 100 % vert, qui a tout fait pour respecter les dix commandements des éco-quartiers :

- | | |
|--|---|
| 1
La voiture tu partageras | 6
L'énergie tu économiseras et autoproduiras |
| 2
A pied, à vélo et en transports en commun tu te déplaceras | 7
L'eau tu économiseras et réutiliseras |
| 3
La diversité des services et des activités tu favoriseras | 8
Bio tu consommeras |
| 4
En concertation avec les autres tu agiras | 9
Les déchets tu recycleras et tu maîtriseras |
| 5
La mixité sociale tu assureras | 10
La biodiversité tu respecteras |

Copenhague

Derrière Malmö, de l'autre côté du pont de l'Øresund, se tient Copenhague, fière et altière. Éluée capitale verte en 2014, est aujourd'hui capitale européenne de l'urbanisme

Interview de Tina Saaby

Architecte urbaniste à la ville de Copenhague et enseignante à la Kadk (The Royal Danish Academy of Fine Arts Schools of Architecture, Design and Conservation)

Propos recueillis par Sonia Henry

Journaliste et réalisatrice spécialiste des enjeux environnementaux



En Scandinavie, le vélo est une évidence...

SH *Copenhague est une des rares villes à avoir expérimenté une politique nationale de l'architecture. Quelle est la spécificité de cette démarche ?*

TS Notre particularité est de pouvoir créer des ponts entre la ville physique et la ville mathématique et de générer ainsi une atmosphère plus flexible. À l'échelle nationale, la politique a permis de coordonner l'action de différents ministères en ce qui a trait au cadre bâti. Ici, la ville adopte sa propre politique. Par exemple, le ministère de l'Environnement, celui de la Culture de même que le Centre danois de l'architecture travaillent conjointement avec les villes pour affiner leurs méthodes en matière de participation citoyenne à travers des consultations émises bien en amont et qui seront prises en considération dans la réalisation du bâtiment.

Aujourd'hui 6 grands axes sont en évaluation : concours d'architecture, intégration des bâtiments au paysage, patrimoine, espaces publics, participation citoyenne et changements climatiques. Il s'agit de tendre vers « a city with an edge », un espace urbanisé périphérique qui intègre notre vision de la qualité qui rend notre ville plus attractive pour les citoyens et les investisseurs, en dehors même du centre-ville.

SH *Quel genre de ville idéale souhaitez-vous pour les citoyens ? Comment peuvent-ils se réapproprier leur territoire urbain ?*

TS Nos actions englobent l'idée d'une « liveable city » là où l'habitant sort de sa sphère intime pour devenir un membre actif de la vie urbaine et rencontrer des acteurs nouveaux à travers des différents groupes qui se côtoient dans la ville. En étudiant les déambulations, les lieux privilégiés et les plus investis par le citoyen, nous analysons en amont des projets d'aménagement, pour délimiter des endroits, notamment des zones piétonnières, où il fera bon passer du temps en plein air. Notre spécificité réside à l'endroit de la loi. En effet, nos démarches trouvent écho dans la réglementation.

Prenons un exemple concret : Quand nous concevons un plan local d'aménagement, nous appliquons un règlement. La politique incite, par exemple, à considérer le lien entre les bâtiments et l'extérieur selon lequel 75 % des rez-de-chaussée doivent être transparents, pour permettre le contact visuel entre les personnes à l'intérieur et celles à l'extérieur des bâtiments. La ville s'en trouve ainsi plus sécuritaire pour les piétons.

Le même souci d'harmonie prévaut pour les projets verticaux. Nous avons peu de gratte-ciel à Copenhague, mais nous veillons à ce qu'ils s'intègrent à l'environnement urbain de manière à en favoriser la qualité. Comme ces immeubles génèrent des micro-climats, les questions de l'ensevelissement et des vents demeurent très importantes. Et bien sûr, nous sommes conscients du besoin d'adapter tout gratte-ciel aux caractéristiques de son quartier. Son esthétique et ses détails sont également pris en considération mais il ne s'agit pas de dessiner que du beau !

SH *Vous semblez mettre le citoyen au cœur des enjeux. C'est une façon de le responsabiliser mais cela suffit-il ?*



Une architecture responsable, essentielle au renouveau urbain

TS Hélas non ! Le recyclage ici est catastrophique. Nous ne connaissons pas l'économie circulaire. La ville responsable est déterminante pour rendre le citoyen engagé. Bien évidemment, une telle politique doit rester connectée au territoire visé et aux gens qui y vivent, quitte à faire l'objet de mises à jour à mesure que la société évolue. Mais surtout, il faut aller au-delà du design. Depuis 5 ans, la politique de l'architecture essaie d'encadrer les discussions sur les processus, à travers par exemple les associations locales qui invitent les gens à dialoguer en amont des projets. Si la ville agit comme facilitatrice du développement, le citoyen se réappropriera ses enjeux. Il est au centre et au cœur de sa cité.

COPENHAGUE C'EST :

600 000 citoyens

1000 nouveaux habitants par an

300 projets environnementaux en chantier

En 2025, les 3/4 des déplacements des usagers se feront à pied, à vélo ou en transports en commun

LES **THINK TANKS** ou les gouvernements sous influence ?



Par Sonia Henry
Journaliste et réalisatrice spécialiste
des enjeux environnementaux,

et Benoît Kanabus,
Docteur en philosophie et maître de droit privé,
centre Perelman de philosophie du droit (ULB)

Il n'existe aucune définition juridique de ce qu'est un think tank.
Leur influence politique et sociétale est pourtant réelle.
Alors, faute de définition juridique, on se contente
généralement de considérer qu'un think tank est la réunion d'un
groupe de personnes expertes autour d'une structure juridique
pérenne dont l'activité principale est la production
et la diffusion de contenu de politique publique.

Ironiser sur le fait que cette définition veut à la fois tout et rien dire, ou plutôt que l'objet d'un think tank peut-être tout et son contraire, est justement son intérêt. Quand bien même les think tanks se présentent volontiers eux-mêmes comme des laboratoires d'idées, ils ont peu à voir avec les centres universitaires ou les laboratoires de recherche réunissant des experts autour d'un problème dont la résolution est guidée par un cadre épistémologique et un protocole scientifique en vue de produire des idées, les plus objectives possibles. Un think tank n'est jamais neutre.

La spécificité d'un think tank, c'est d'abord la recherche d'une efficacité sociale ; c'est moins de trouver une idée que de la faire percoler dans la société. Souvent présentés comme un pont entre le savoir et le pouvoir, les think tanks agissent pour que des idées deviennent des options politiques, et pour que les experts qui le composent constituent un réservoir de conseillers politiques à portée de main, et de téléphone.

La méfiance à l'égard des partis est un des moteur de l'émergence des think tanks

Le phénomène des think tanks est également symptomatique de l'évolution du monde universitaire, de plus en plus marqué, selon Pascal Perrineau, par « la segmentation des disciplines et les crispations identitaires du monde académique ». Pour lui, ces cercles de réflexion sont une sorte d'ersatz de la figure du grand intellectuel généraliste et engagé dans le débat public, qui est en train de disparaître. Marc-Olivier Padis, ancien rédacteur en chef de la revue Esprit, aujourd'hui directeur des études à Terra Nova, partage ce constat, mais se réjouit de voir émerger « de nouvelles formes d'ingénierie intellectuelle, permettant de retrouver des approches globales grâce au travail collectif ».

Cette dynamique est particulièrement à l'œuvre dans les advocacy think tanks, c'est-à-dire dévoués à une cause issue des valeurs qu'ils se sont donnés et qu'ils défendent et promeuvent. Ainsi, par exemple, le Club des juristes de Paris, créé en 2007, financé par plusieurs grands groupes financiers français, promeut-il des solutions juridiques qui se veulent innovantes et concrètes en droit économique et fiscal. Il ne s'intéresse guère au grand public ; il se contente d'avoir l'oreille des ministères pour leur parler avec la langue du marché. Mais les principes



idéologiques fondateurs sont naturellement encore plus manifestes dans les political think tanks où des décideurs peuvent trouver des orientations de programme, les tester et, in fine, les voir sonder auprès du public. Ainsi Terra Nova, fondé en 2008, explicitement de centre-gauche, dont la militance porte sur la restauration d'une certaine conception de la social-démocratie et qui affirme ses relations directes avec des décideurs politiques identifiés et son lien avec le grand public via les médias, des cycles de conférence et des enquêtes d'opinion.

Jean Pisani-Ferry, ancien Commissaire général à la stratégie et à la prospective, constate qu'en France « nous avons davantage la culture de la polémique que de la controverse. Nous savons nous empoigner autour de quelques orientations symboliques mais nous éprouvons plus de difficultés à discuter sur le fond, à comprendre nos points d'accord et nos divergences, ou à nous confronter aux faits et à d'autres analyses pour faire émerger des idées faisant avancer le débat public. »

Les think tanks se situent dans un champ politico-intellectuel encore aujourd'hui dominé par les dogmes néolibéraux. On peut considérer qu'ils ont « détrôné l'université de sa position de premier fournisseur d'expertise », en créant « un sous-espace spécifique du champ de production intellectuelle.

*Je me réjouis de voir
émerger de nouvelles formes
d'ingénierie intellectuelle,
permettant de retrouver
des approches globales
grâce au travail collectif*

Marc-Olivier Padis

A chaque think tank, on le voit, ses valeurs, ses méthodes et ses buts... Mais ces associations de droit privé, sans autre définition juridique, affichant leur volonté d'efficacité sociale ne sont pas sans poser de nombreuses questions en philosophie politique. La frontière entre think tank et lobby est poreuse. D'autant que les think tanks, si leur matière première reste la politique publique, ne sont pas indemnes d'intérêts privés. Noam Chomsky, dans La Fabrication du consentement, a montré leur influence sur les médias, de même que les liens de certains des plus importants d'entre eux avec les lobbies financiers ont été plusieurs fois mis à jour.

La stratégie de la scandalisation

Le système d'action qui relie les mondes de la décision et de la recherche a bel et bien subi des modifications, mais ce sont donc davantage les pratiques professionnelles des chercheurs qui ont été altérées que celles des décideurs. Un rapprochement conscient et délibéré s'est opéré entre les deux mondes de la décision et de la recherche.

Constatant l'influence grandissante d'importants think tanks sur la gouvernance, d'aucun n'hésite plus à parler d'un pouvoir et d'une démocratie... sous influence

Les procédures d'expertise en matière de politique étrangère et de défense sont donc en déshérence relative et les chercheurs rencontrent fréquemment l'insuccès quand ils utilisent le levier de la médiatisation pour porter leurs idées à la connaissance des décideurs et les imposer sur l'agenda politique. Les processus de décision restent donc fermés à un petit nombre d'acteurs informés par les circuits administratifs et déterminés par leurs propres schémas cognitifs. L'hypothèse d'une « permanence de l'ère des technocrates » est validée. Ainsi, les think tanks français ne relèveraient donc pas seulement d'un « potentiel inaccompli », mais l'opportunité rarement saisie d'une rencontre. Par le fait, les acteurs et les procédures d'expertise et de stratégie ne sont pas « tenus ensemble » par des formes d'accords, selon les termes de Bruno Latour : décideurs politiques, officiers militaires et diplomates se croisent, se rencontrent et s'influencent au gré de configurations liées à la spécificité des situations. Leur vécu et leur personnalité sont tout aussi importants dans ces configurations que la capacité parfois unique du monde de la recherche à répondre de manière ponctuelle à une question urgente inscrite sur l'agenda politique.

C'est pourquoi, constatant l'influence grandissante d'importants think tanks sur la gouvernance, d'aucuns n'hésitent plus à parler d'un pouvoir et d'une démocratie... sous influence. 🍷

Décryptage

Par Lucile Desmoulins

Maître de conférences en sciences de l'information



Les think tanks sont des organisations hybrides que les définitions peinent à circonscrire. Ils sont de surcroît l'enjeu d'une revalorisation des représentations du politique. La construction de la figure des think tanks s'inscrit en effet dans un débat sur « l'extranéité » administrative, l'asphyxie des processus décisionnels et les relations entre la société civile et les décideurs politiques. Dans quelle mesure peut-on définir les think tanks ? Dans une perspective généalogique, l'appellation « think tank » est américaine, mais ces organisations sont antérieures à leur désignation et leurs ancêtres sont britanniques.

La typologie la plus parlante distingue trois grandes catégories dont les frontières sont floues : les « universités sans étudiants », les « organismes contractuels de recherche », et les think tanks politisés ou « instituts de recherche partisans ». Les tentatives de définition positive sont incohérentes ou ambiguës. Le signifiant « think tank » est en effet polyphonique et lourdement connoté. A contrario, une définition négative par l'évocation des organisations qui constituent l'environnement des think tanks est parlante (partenaires, homologues et concurrents). Ainsi, les think tanks sont une catégorie spécifique d'ONG. Ils partagent des caractères avec les laboratoires universitaires de recherche en politique publique, maîtrisent le répertoire des groupes de pression, travaillent en étroite collaboration avec les fondations philanthropiques et jouent un rôle comparable à celui des clubs politiques en termes d'animation des débats d'idées.

L'absence de consensus sur les critères organisationnels positifs de définition comme le statut juridique associatif ou philanthropique, le lien entre ressources financières et indépendance intellectuelle, et la « scientificité » de leurs productions discursives incite à un repli opératoire autour d'une définition a minima et du forgeage d'un idéal-type qui figurerait la « quintessence » des think tanks.

Interview

Propos recueillis par Sonia Henry

Questions à Christine Verger

Conseillère et responsable des relations avec les parlements à l'Institut Jacques Delors, ancienne directrice de la représentation de la Commission européenne en France



SH Aux Etats-Unis, La compétence des think tanks déborde les questions de sécurité ou de stratégie ; elle englobe aussi bien la politique écologique ou démographique que les nouvelles technologies ou l'administration publique. Du coup, il paraît impossible de séparer la politique de l'influence des think tanks. Qu'en est-il en Europe et plus spécifiquement en France ?

Ce n'est pas par hasard que les partis politiques créent des bureaux d'études et des fondations qui leur permettent de se ressourcer intellectuellement. Le problème du temps est un problème majeur pour les décideurs saisis par les réseaux sociaux, l'immédiateté des décisions à prendre et des réactions à avoir au quotidien. L'un des problèmes de l'action publique est cette difficulté à prendre le temps de se nourrir, de lire, de s'enrichir tant l'action est intense. Le think tank, par rapport aux milieux purement académiques, a la caractéristique de produire assez vite. Il possède aussi la particularité de produire des textes qui sont plus liés aux priorités du moment, et donc à celles des décideurs.

SH La réflexion, les idées émergentes des think tanks servent à critiquer et rectifier les pratiques administratives ou politiques, inspirent des lois ou l'attribution de budgets. Elles nourrissent aussi des doctrines géostratégiques, militaires, financières ... donc à long terme, elles déterminent les choix. Et même temps, la perception et la reconnaissance limitée des rôles des think tanks par les membres des milieux décisionnels centraux est une réalité. D'où vient ce grand écart ?

Je ne pense pas que la reconnaissance des think tanks soit si limitée. Jacques Delors au moment où il quitte la présidence de la Commission européenne en 1995, crée cet Institut qui doit être une boîte à idées susceptible d'influencer les décideurs européens. Par exemple, il avait compris avant les autres que l'Europe ne devait pas se tenir que sur une jambe monétaire mais aussi sur une jambe économique. Grâce aux travaux de l'Institut cette réflexion a continué d'être menée. De même, l'institut Jacques Delors a lancé l'idée d'une Communauté européenne de l'énergie ou d'un Erasmus pour les apprentis, repris par les décideurs européens. En revanche, s'il y a parfois insuffisance de la valorisation, elle est aussi liée à la nature humaine : rares sont les politiques et décideurs

qui assument et mettent en avant le fait d'avoir été influencés par de tels organismes !

SH En guise d'ouverture, que vous inspire l'hypothèse inspirée par François Dubet selon laquelle la prolifération et le dynamisme d'organisations périphériques et hybrides seraient un symptôme d'une crise des institutions politiques ?

Qu'il y ait une crise du politique et des institutions publiques, c'est une réalité mais c'est avant tout lié aux nouveaux outils de communication qui changent la donne démocratique. Je crois, au contraire, que de cette prolifération d'organisations de ce type peut émerger un vrai enrichissement, car il y a une forte complémentarité entre la société civile, les ONG, les entreprises, les lieux de réflexion et les partis politiques. On a par exemple ressenti cela au moment de la COP21 avec l'émergence de nouveaux modèles de représentations. Par ailleurs, les administrations sont moins refermées sur elles-mêmes. La révolution de la communication change profondément la donne du politique.

Le principe du think tank est de mettre en avant plusieurs options, d'engager une réflexion critique

SH S'agit-il pour les think tanks de participer à l'ouverture des processus de décision à des sources d'information et d'analyse extra-administratives, de contribuer à la diversification des sources et donc à la démocratisation des processus de décision ? Partagez-vous ce constat ?

Le mode de validation des décideurs a changé. Le temps des décisions fermées est relativement passé. Il s'agit surtout maintenant de lancer des consultations citoyennes, des appels d'offres. Tout comme le journalisme d'investigation, l'approfondissement des dossiers et les analyses croisées tendent vers une réelle démocratisation des processus de décisions même si le décideur reste à la fin ... le décideur ! Nous n'avons pas encore en France la couverture financière et médiatique de certaines fon-

dations allemandes qui ont une envergure d'un tout autre ordre. Les fondations Konrad Adenauer ou Friedrich-Ebert ont un réel pouvoir lié aussi aux partis politiques auxquels ils sont, en toute transparence, reliés. Il est d'ailleurs reconnu dans les sociétés germanophones que toute activité politique soit prolongée par des écrits, des réflexions. Par exemple, dans les années 70 et 80, les think tanks allemands étaient de vrais influenceurs pour essayer de favoriser la poussée démocratique en Amérique Latine. Alors qu'en France, nous n'avons pas cette tradition. Culturellement, le rôle des partis politiques n'est pas aussi élargi.

SH Alexis Corbière, alors responsable des études au Parti de gauche de Jean-Luc Mélenchon, est sévère : il y aurait externalisation, mais aussi « marchandisation politique » : « Ces think tanks sont des lobbies malins, qui, sous un vernis scientifique, prétendent produire des idées non partisans, alors qu'ils défendent les intérêts généraux des groupes privés qui les financent. C'est une supercherie. » Que répondez-vous aux détracteurs ?

Sa remarque pourrait avoir du sens s'il n'y avait pas de transparence. Les think tanks fonctionnent majoritairement en France dans un cadre juridique associatif, sous la loi 1901. On ne peut parler de lobby malin car dans la recherche même de financements, la question éthique et de sens est essentielle, en tout cas pour nous. Par exemple, l'Institut Jacques Delors reçoit un financement du groupe La Macif. En échange, nous contribuons à la réflexion interne sur les questions européennes. Il s'agit ici d'un partenariat très transparent. Mais les think tanks sont confrontés à des difficultés financières et le secteur privé pratique de moins en moins le mécénat d'intérêt général. Il y a de plus en plus de think tanks mais de moins en moins d'argent. Cela paraît contradictoire mais ne change rien à nos principes d'indépendance. D'ailleurs, lorsque le financement est public, les mêmes critiques de non indépendance, vis à vis d'un gouvernement ou d'une institution, sont avancées. Or s'il y a transparence et respect d'une éthique, de telles critiques n'ont aucune raison d'être.

Actu IJD : <http://institutdelors.eu/publications/pour-un-erasmus-teens/>

Qu'est ce qui crée l'attractivité d'un territoire ?

Si certains ont misé sur les incitations financières pour la venue de grands groupes industriels, d'autres ont préféré croire aux innovations technologiques, à la connectivité et une économie de proximité au service de l'humain. L'aménagement du territoire doit anticiper les besoins des acteurs économiques et le bien-être des populations est indispensable à son développement. Un nouveau maillage est possible, entre les infrastructures existantes et les émergentes. Architecture et urbanisme dans l'« après-pétrole » :

Le paysage après pétrole, une nécessité de décarboner l'économie.



Par Carola Hein
Professeur et Directrice de la Chaire d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université Technologique de Delft, Pays-Bas.

Au cours des 50 prochaines années, il y a de fortes chances pour que l'énergie soit extrêmement différente de celle que l'on connaît aujourd'hui, et la fin du pétrole et la montée des énergies renouvelables donneront naissance à des modes de vie complètement nouveaux. Nous sommes déjà au milieu de la Quatrième révolution industrielle du progrès technologique, en particulier dans les domaines de l'intelligence artificielle, de la robotique, des véhicules autonomes, des impressions 3D et de l'informatique quantique. Ces nouvelles technologies et énergies vont révolutionner tous les domaines de la connaissance ainsi que la logistique et

le transport, en remodelant nos environnements économique, social, culturel et humain. Face à toutes ces avancées ainsi qu'à la fin du pétrole et à la transformation rapide de notre travail et de notre vie quotidienne, nous sommes confrontés à une grande incertitude. Nous pourrions essayer d'améliorer notre situation actuelle, par exemple, en finançant les raffineries en faillite ou en payant localement afin de faire le ménage derrière l'industrie pétrolière mondiale. Mais à l'Université de technologie de Delft, nous avons préféré commencer à mettre en place la voie qui nous mènera aux futurs espaces urbains.

Comment viendrons-nous à bout du pétrole ?

Il y a beaucoup de travail. Le pétrole est tout autour de nous, dans des produits allant du carburant automobile à l'asphalte, des matériaux de construction aux vêtements, des médicaments aux cosmétiques. Il influence nos façons de vivre depuis plus de 150 ans en façonnant l'économie, l'environnement, le climat et la société. À chaque fois que la technologie a rendu un produit à base de pétrole obsolète, comme la lampe à pétrole par exemple, les chimistes en ont développé un nouveau qui créerait une nouvelle demande mondiale et l'alimenterait par la même occasion. À mesure que le pétrole devenait omniprésent, il a également transformé l'environnement bâti autour de nous. Parmi les preuves tangibles du pouvoir pétrolier, on trouve de nombreuses structures : les raffineries et le stockage du pétrole le long des ports, mais aussi les sièges des sociétés pétrolières, les stations-service, les ponts et les infrastructures



Postindustrial Safari imaginé par Ege Çakir, Studio Architecture and Urbanism Beyond Oil, TU Delft, 2018

ferroviaires et routières. Ensemble, elles forment un réseau reliant les villes existantes et estompant les frontières traditionnelles entre les espaces urbains et ruraux, entre les nations et les continents. Ce réseau forme une sorte de paysage ou ce que nous pourrions appeler un paysage pétrolier mondial. En retour, il aide à soutenir la consommation de pétrole et les flux de production.

D'une part parce que les produits pétroliers structurent notre environnement, d'autre part parce que cet arrangement est extrêmement profitable pour certaines grandes entreprises et certains pays, l'ère du pétrole n'est probablement

pas près de s'arrêter. Néanmoins, nous devons garder en tête les conséquences que le changement climatique et la montée des énergies renouvelables auront sur notre vie quotidienne et les espaces dans lesquels nous évoluons. Changer le paysage de l'énergie implique de démanteler le paysage pétrolier, en en réutilisant la majeure partie lorsque c'est possible. Cela signifie nettoyer les sites industriels très pollués, reconfigurer de nombreux niveaux d'infrastructure et donner un nouveau but à tout ce qui est lié au pétrole. Cela signifie également établir de nouveaux récits sur les architectures du pétrole, en tant qu'histoire ancienne et non histoire de progrès. Il nous faudra également modifier notre approche des bâtiments patrimoniaux. Pour imaginer l'architecture et l'urbanisme de l'après-pétrole et développer des stratégies de transition afin d'y parvenir, nous devons partir de cette question : d'où venons-nous et où voulons-nous être dans 50 ans ?

La conception a son importance. Historiquement, les architectes et les urbanistes ont toujours créé les espaces liés au pétrole et l'imaginaire qui les accompagne. Aujourd'hui, ces mêmes professionnels peuvent faire preuve de plus de pensée critique, d'imagination et de curiosité tandis qu'ils imaginent et conçoivent les nouveaux espaces, formes d'urbanisme, bâtiments et transitions nécessaires à la période « après-pétrole ». Les établissements éducatifs ont un rôle important à jouer dans le développement de nouvelles idées. Notre environnement bâti a été façonné par et pour les flux de pétrole et de ses dérivés, ainsi que par et pour les flux financiers. Conséquence directe de ce constat, le paysage pétrolier mondial, ou global 'petroleumscape', des sites industriels, des infrastructures de transport, des quartiers d'affaires, des stations-service, des voitures, des raffineries et des ports reflète l'omniprésence du pétrole et notre dépendance à son égard. Outre l'approvisionnement en pétrole, les secteurs de la pétrochimie et de la construction ont développé collectivement une vaste gamme de nouveaux matériaux et éléments de construction synthétiques et hybrides : des sanitaires en plastique à l'isolation électrique, des matériaux isolants aux fenêtres en plastique en passant par les meubles, les appareils ménagers et les jouets. Ces matériaux et produits ont enthousiasmé les concepteurs et les utilisateurs et sont depuis devenus la norme. La boucle de rétroaction (positive) entre le paysage pétrolier mondial et la représentation qui en a été faite a influencé les citoyens dans leur vie quotidienne.

Changer le paysage énergétique exigera que le gouvernement, le secteur privé et les communautés locales s'engagent dans le démantèlement, la transformation et la réutilisation des villes industrielles à base de pétrole grâce à des processus innovants et stratégiques. Quel rôle les architectes et les urbanistes peuvent-ils jouer dans cette transition vers un nouvel avenir énergétique ? Les thèmes et les méthodologies de l'enseignement architectural peuvent-ils apporter des solutions à une éventuelle société de « l'après-pétrole » ? ●

'Adapté de: C.Hein, *The Beam*. «How the Fourth Industrial Revolution will change the energy landscape.» Berlin, décembre 2017.

Territoires en transition : vers l'économie de la fonctionnalité et de la coopération ?

Par **Christian du Tertre**

Professeur émérite de sciences économiques à l'université Paris-Diderot Paris 7, Directeur scientifique d'ATEMIS

A travers la promotion des notions de villes servicielles, de villes durables, de territoires en transition, les collectivités locales, les opérateurs urbains et les associations de citoyens s'engageant dans des projets territoriaux, initiés et pilotés par eux, cherchent tout à la fois à intégrer de nouveaux enjeux.

Réinventer de nouvelles relations entre les villes, les territoires péri-urbains et les campagnes, répondre aux enjeux climatiques, énergétiques, écologiques, mais aussi alimentaires. faire évoluer les comportements et les modes de vie face aux nouveaux enjeux de la mobilité, de la transition énergétique, du bien vivre alimentaire, de moins de déchets, enfin articuler la mixité sociale et la mixité fonctionnelle en s'appuyant sur des aménagements plus réversibles, tels sont les grands défis d'un nouveau modèle économique.

Ces préoccupations conduisent à réinterroger les relations que développent les acteurs territoriaux avec les entreprises, avec les citoyens-consommateurs-administrés. Mais cela conduit, également, à réinterroger les relations qu'ont les entreprises entre elles ; les relations qu'ont les entreprises avec les consommateurs ou bénéficiaires de services. Il devient, alors essentiel, d'envisager de nouvelles articulations entre le modèle de développement des territoires et les modèles économiques des entreprises de telle manière que les enjeux de la transition soient pris en charge. L'économie de la fonctionnalité et de la coopération présente des orientations qui peuvent servir de point d'appui, de référence.

Qu'est-ce que l'économie de la fonctionnalité et de la coopération ?

L'économie de fonctionnalité et de la coopération est une dynamique économique émergente qui repose sur la volonté de concevoir et réaliser des biens en tenant compte des effets de leur usage, et pas seulement de leur qualité intrinsèque. Cela conduit à promouvoir la coopération entre entreprises de secteurs d'activités différents, la coopération de ces entreprises avec les usagers, la coopération entre entreprises, consommateurs citoyens et acteurs territoriaux.

La dynamique de l'économie de la fonctionnalité et de la coopération repose ainsi sur l'émergence et la généralisation d'écosystèmes coopératifs territorialisés prenant en charge des solutions en matière de bien vivre alimentaire, de transition énergétique, de mobilité durable, de réduction et prévention des déchets, de santé qui sont à même de conjurer enjeux écologiques, enjeux sociaux et enjeux économiques.

La trajectoire de l'économie de la fonctionnalité et de la coopération conduit les entreprises à sortir du modèle productiviste et financiarisé, les citoyens à sortir du consumérisme et à relativiser la propriété individuelle, les acteurs territoriaux à se préoccuper de leur coopération avec les entreprises.



Christian du Tertre

Quelles conséquences pour les acteurs des territoires ?

Repenser l'innovation

Prendre en compte les cycles de matières, d'énergies et d'eaux, les flux et les déplacements dans le territoire de projet appelle des innovations technologiques couplées à des innovations sociales et institutionnelles. La part essentielle des innovations ne relève pas des seuls enjeux techniques. Elles s'inscrivent surtout dans l'émergence de nouveaux services, de nouvelles relations entre groupes sociaux. Dans cette dynamique, il est essentiel d'intégrer en amont les usagers et de les faire participer à la conception des services.

Faire évoluer les partenariats pour faire évoluer les formes de pensée et les modes d'action

S'inscrire dans une logique multifonctionnelle relevant des exigences de durabilité implique de dépasser les logiques de filières au profit de logiques de sphères d'activité d'emblée transversales, associant des entreprises appartenant à différents secteurs d'activité.

Par exemple, le bien vivre alimentaire ne relève pas que du maraîchage et de la vente des biens alimentaires bio, mais également des enjeux de santé, des enjeux culturels, touristiques... Cela conduit à créer les conditions de la coopération d'acteurs aux compétences très différentes les unes des autres.

Dans le cadre de la mobilité, les acteurs « classiques » du transport doivent ouvrir non seulement aux enjeux de l'inter-modalité des systèmes de transports mais également aux activités de services de proximité, aux services embarqués, aux acteurs de l'information...

Rendre les habitants et usagers contributeurs du territoire

La question des habitants et usagers du territoire est une question clef. Par exemple, les Sociétés Coopératives d'Intérêt Collectif sont des exemples en termes d'innovations notamment sur les plans organisationnel et institutionnel qui peuvent intégrer entreprises, territoires et citoyens-consommateurs. Ces sociétés permettent de constituer autour d'un projet d'intérêt général un partenariat public et privé qui associe les usagers. Elles permettent ainsi de développer un partenariat technique et financier ouvert aux citoyens.

Revisiter les relations et les dispositifs contractuels entre donneurs d'ordre et prestataires

Les appels d'offres, dans leur forme actuelle, soulèvent deux séries de questions : conçus dans une logique « industrielle » (définition d'un produit final puis choix de l'opérateur qui propose les solutions, processus et moyens les plus adaptés et les moins onéreux). Ils ont de plus en plus de mal à prendre en compte les nouvelles formes d'élaboration de réponses, d'un côté, à évaluer la pertinence des propositions faites par les répondants, de l'autre. De plus, lorsqu'ils sont cantonnés à un périmètre trop restreint d'enjeux et d'acteurs (construction d'un ensemble de logements), ils ne permettent pas de faire des propositions articulant ou intégrant des dimensions fonctionnelles complémentaires caractérisant la ville durable.

8 PRINCIPES D'ACTION POUR ARTICULER DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL DURABLE ET NOUVEAUX MODÈLES ÉCONOMIQUES :

Ces principes peuvent être vus à la fois comme des principes de politique économique territoriale permettant de renouveler l'approche fonctionnelle du territoire et comme des modes d'action. Ils conduisent à poser des questions essentielles aux acteurs engagés dans la transition.

PROXIMITÉ / CIRCUITS COURTS :

Réduire les intermédiaires, privilégier des ressources locales favoriser la multifonctionnalité des trajets et leur réduction

ÉCONOMIE DE MATIÈRES ET DE FLUIDES :

Eco-conception, recyclage, réemploi, analyse des cycles de vie des matériaux, Prise en compte de l'utilisation des biens et services, leurs usages, leurs impacts sur les matières et les fluides

MUTUALISATION :

Multifonctionnalité des immeubles, espaces publics et privés (télétravail, lieux polychroniques/multifonctionnels etc.). Questionner le droit de propriété au regard de la mutualisation (vers un droit d'usage ?)

CO-ÉLABORATION/CO-PRODUCTION :

Inventer les processus qui permettent aux différents acteurs d'exercer un rôle réel dans la prise de décision.

CRÉATIVITÉ / INNOVATION :

en fonction des nouvelles attentes et/ou des nouveaux processus de mise en oeuvre.

ADAPTABILITÉ/RÉVERSIBILITÉ :

Prise en compte de la tension durabilité / adaptabilité ?

PENSÉE D'ENSEMBLE, ÉVOLUTIVE, INTÉGRANT L'OPÉRATIONNEL :

un système d'acteurs (institutionnel / interpersonnel) territorialisé qui permette de penser de façon globale les enjeux, d'engager des initiatives locales en cohérence avec ces objectifs globaux.

RESPONSABILITÉ DE TOUS & CITOYENNETÉ :

Prise de conscience qui guide l'action de tous, à l'échelle individuelle comme à l'échelle collective.

Remerciements :

P. Vuidel, Ch. du Tertre et J-C Lipovac, *L'Économie politique*. « Villes durables : vers de nouveaux modèles économiques d'entreprise ? »

Adieu le pétrole ! Entrez dans la transition énergétique



Exposition

Or noir : Marée, Ruée, Virage

Commissaire : Carola Hein

L'exposition « Or Noir : Marée, Ruée, Virage », proposée au Learning Center de Dunkerque du 20 octobre 2018 au 16 juin 2019, présente au visiteur l'énorme impact du pétrole sur notre vie et notre environnement. Elle montre qu'il est urgent d'adopter un mode de vie durable, une économie circulaire et de passer à la construction renouvelable. Un parcours en sept étapes évoque les conséquences passées et présentes du pétrole sur notre environnement ; il met en image les scénarios et les options possibles pour le développement futur, en invitant le public à s'engager.

Le pétrole est partout. Nous en brûlons pour nous déplacer. Nous nous en servons pour construire nos maisons et pour fabriquer nos vêtements. Nous nous brossons les dents avec du pétrole, et on en trouve dans nos médicaments. Le forage industriel et la transformation du pétrole brut ont créé cette omniprésence. Le pétrole est une substance naturelle utilisée depuis des millénaires, mais les inventeurs, les chimistes et les hommes d'affaires ont élaboré des processus débouchant sur toute une gamme de produits de consommation, qui se sont rapidement diffusés à travers le monde. Les fabricants ont mis en avant des produits comme les emballages plastiques alors même que des alternatives écologiques et biodégradables étaient disponibles. Depuis plus d'un siècle, les nations et les entreprises assurent la promotion du pétrole. Le grand public a été éduqué par le biais de brochures, de jouets et d'images qui vantent les mérites du pétrole, et en dissimulent les aspects négatifs sur le plan environnemental, politique et social.

L'idée de transition énergétique n'a rien de neuf. La terre a connu plusieurs grandes transitions énergétiques, dont chacune a entraîné de vastes changements systémiques. La révolution industrielle fut aussi en grande partie une révolution du pétrole. La transition vers le pétrole n'était pas prévue ; elle fut improvisée. Chefs d'entreprise, inventeurs, grandes firmes et gouvernements utilisèrent le pétrole pour créer de nouveaux combustibles, de nouvelles matières, de nouveaux espaces et de nouveaux modes de vie. Tout cela a créé un immense paysage aux couches multiples. Pour empêcher le changement climatique de s'aggraver encore, et pour survivre à ce phénomène, nous devons activement faire advenir la prochaine transition énergétique.

Les systèmes énergétiques sont inscrits dans l'espace physique. La transition vers le pétrole a créé des bâtiments, des villes et des paysages qui nous retiennent en otages de la consommation de pétrole. Les images des systèmes énergétiques passés et présents nous racontent l'histoire de l'impact du pétrole sur la nature, la politique, l'économie, la technologie, l'agriculture, l'infrastructure et les circuits de distribution d'eau et d'énergie. Elles dépeignent une grande variété d'espaces : industriels, administratifs, commerciaux, logements. Ensemble, ces images montrent à quel point la production, la consommation et le nettoyage du pétrole façonnent notre environnement construit.

Depuis quelques décennies, nous avons compris que nos sources d'énergie sont limitées et que notre mode de vie est mauvais pour notre santé et notre bien-être, ainsi que pour la planète. Il faut beaucoup de force et d'énergie pour convaincre les individus d'adopter un style de vie durable et de s'opposer aux boucles de rétroaction. Nous devons maîtriser cette transition, et rendre les espaces post-pétrole aussi présents, héroïques et agréables que les espaces du pétrole. Nous pouvons concevoir une transition qui soit circulaire, durable et socialement juste, alignée sur les 17 Objectifs de développement durable des Nations unies. Les étudiants de l'atelier Architecture and Urbanism Beyond Oil, à l'université de Delft, ont élaboré des projets pour les espaces après-pétrole de Dunkerque. Ils examinent les moteurs économiques et politiques de la transition, élaborent des infrastructures et des systèmes alimentaires alternatifs, proposent de nouveaux matériaux et modes de construction, et étudient comment transformer les sites industriels pollués en outils éducatifs et en espaces créatifs pour les humains et pour la nature. Leurs projets présentent des nouveaux récits énergétiques et invitent les visiteurs à repenser leur propre relation avec le pétrole.

Cette prise de conscience et une nouvelle culture énergétique peuvent nous aider à dépasser le pétrole. En disant adieu au pétrole, nous pourrions dépasser un mode de vie gourmand en énergie, garantir la sécurité de l'eau, lutter contre la faim et répondre aux défis résultant des technologies de la Quatrième Révolution industrielle, développer les matériaux écologiques et promouvoir de nouvelles pratiques créatives.

Pour supplanter l'héroïsme du pétrole, la transition verte doit devenir un plaisir. En tant que consommateurs, nous pouvons faire des choix. En tant que consommateurs-producteurs professionnels (« prosummateurs »), nous pouvons contribuer à construire notre société.

FRICHES
PORTUAIRES

Par **Sonia Henry**
Journaliste et réalisatrice spécialiste
des enjeux environnementaux
et **Maxime Soens**
Urbaniste paysagiste

Depuis les années 1950, les villes portuaires ont décliné, puis se sont métamorphosées. Les ports, autrefois, au cœur des cités, ont été déplacés ou délocalisés partiellement vers la périphérie. Ils n'étaient plus adaptés à l'accueil des géants des mers (porte-conteneurs, pétroliers, ...) dont la taille n'a cessé d'augmenter pour servir les appétits de la mondialisation. Ainsi, d'immenses espaces portuaires ont été abandonnés sur les fronts d'eau urbains et sont restés à l'état de friche pendant plusieurs décennies, en attente d'une reconquête.

Vue du pont Erasme à Rotterdam, reliant la rive nord et la rive sud de la nouvelle Meuse.

Le regard sur les friches portuaires a bien changé !

Elles sont passées progressivement de « calamités » à opportunités foncières convoitées. Aujourd'hui, le front d'eau bénéficie d'une position privilégiée, avec « vue sur mer », à proximité du centre urbain... L'intérêt pour les fronts d'eau abandonnés débute dans les années 1950-1960, aux États-Unis puis en Europe. Dans un contexte d'urbanisation galopante, la présence d'espaces libres représentait alors une opportunité pour faciliter la circulation ou édifier de vastes équipements. Les sites portuaires sous-utilisés deviennent aussi des sites privilégiés pour l'implantation de bretelles autoroutières visant à désenclaver le centre-ville. Le front d'eau se retrouve alors isolé du reste de la ville : c'est le cas à New York, San Francisco, ou encore Marseille.

L'intérêt suscité par ce type d'espace urbain au bord de l'eau devient même un facteur accélérant la délocalisation des équipements portuaires. Cette délocalisation peut se faire de manière partielle comme pour le port du Havre qui se spécialise dans les hydrocarbures sur le site d'Antifer, et pour le port de Marseille avec Fos-sur-Mer dans les années 1960. On voit apparaître ainsi, des ports sans ville et des villes sans port.

Une mutation paysagère mondialisée

Au fil des ans, les projets de revitalisation de friches portuaires semblent se suivre et se ressembler, sous l'effet de la globalisation et de la mondialisation. Dans les recettes de reconversions, on retrouve trois ingrédients souvent utilisés : les quartiers d'affaires, les centres commerciaux et les grands événements culturels ou sportifs. L'approche américaine, qui mise sur le développement de quartiers d'affaires, s'est généralisée à l'Europe à partir des années 1980 avec l'opération Docklands à Londres, et inspire encore aujourd'hui, Kop Van Zuid à Rotterdam ou Euroméditerranée à Marseille. Chaque ville veut son propre World Trade Center, appelé encore Central Business District ou Financial District... Avec son quartier d'affaires au bord de l'eau, Manhattan constitue un modèle de réussite depuis les années 1960.

Au début des années 1980, le gouvernement de Margaret Thatcher avec la fermeture du port de Londres, lance la transformation de l'ancien quartier des docks, sous l'égide de la London Docklands Development Corporation. Ce n'est pas un mal. Le quartier traîne une mauvaise réputation hérité de son passé. Dès le début du XX^e siècle, le conseil du Comté de Londres cherchait déjà des solutions pour améliorer les conditions de vie dans ces quartiers de l'East End, synonymes de misère, de mendicité, de prostitution et de maladie.

La mue des docks est spectaculaire. Canary Wharf, un nouveau quartier s'élance vers le ciel et le quai central est transformé en piste d'atterrissage du London City

Airport. Au début des années 2000, le centre d'exposition ExCel ouvre ses portes tout comme l'Université d'East London. La transformation et la gentrification s'étend aux quartiers nord de l'ancien marécage de Stratford. L'East End accueille en 2012 les JO et surtout le parc olympique avec son corollaire, l'amélioration des infrastructures et l'aménagement de pôles commerciaux attractifs. L'Emirates Air Line, un téléphérique au-dessus de la Tamise, offre depuis les JO un magnifique panorama des Docklands. Le paysage londonien affiche désormais sa skyline.

Investissements privés

Les Docklands ont été en grande partie aménagés par le secteur privé. « Le gouvernement britannique dirigé à l'époque par M. Thatcher, fournissait les terrains et les infrastructures de transport aux promoteurs qui disposaient de surcroît d'exonérations fiscales », explique Manuel Appert, maître de conférences en géographie, dans un article publié sur le site de Géoconfluences.

Dans les recettes de reconversions, on retrouve trois ingrédients souvent utilisés : les quartiers d'affaires, les centres commerciaux et les grands événements culturels ou sportifs

Finalement, ce passage des docks aux Docklands, va faire de Londres l'une des principales places financières du monde. Sur l'emplacement des entrepôts de la West India Company, le quartier d'affaires de Canary Wharf redessine l'est londonien. La Canada Tower, construite par Cesar Pelli (architecte du World Trade Center) avec ses 50 étages et ses 272 m, le building le plus élevé d'Angleterre en devient l'emblème. « La référence au modèle nord-américain, et plus particulièrement new-yorkais, est revendiquée officiellement et fréquemment mise en avant, pour asseoir le dynamisme du site et construire l'image de ce nouveau quartier d'affaires », constate Perrine Michon, dans un article publié dans la revue Géographie de l'Est. Sur les plaquettes, les promoteurs immobiliers vendent l'image d'un « Wall Street on water » made in London.



Le Dôme du Millénaire et au fond les Docklands, Londres.

Bien sûr, des éléments symboliques de l’ancien quartier des docks ont été conservés. De nombreux entrepôts ont été transformés en lofts et en appartements de standing, les bassins ont été réaménagés et un musée consacré à la vie des docks (Museum London Docklands) a ouvert ses portes sur le passé, le temps où Londres, premier port de commerce mondial accueillait les plus grands navires chargés de sucre, café, épices... Sur le plan du développement urbain et social on peut s’interroger. « L’opération de régénération des Docklands, entreprise sous l’égide de la London Docklands Development Corporation, pose la question de la place des acteurs publics et privés dans le processus de production de la ville, et des conséquences d’une délégation de la maîtrise d’ouvrage au secteur privé », s’interroge Perrine Michon. Elle note la disparition de l’espace public, conçu comme un outil de structuration de la ville, et l’absence de lieux de sociabilité. Et elle rappelle : « Aucun plan d’ensemble n’est donc élaboré pour conduire la reconversion de cette zone. Les formes qui émergent dans les Docklands sont totalement libres et résultent d’opportunités saisies et de négociations avec le plus offrant. Le directeur de la

LDDC, Reg Ward, expose à l’époque clairement ses méthodes : “We have no land use plan or grand design ; our plans are essentially marketing images ” ».

La tour, un symbole

Dans ces nouveaux quartiers reconquis sur les friches portuaires, la tour est une figure incontournable, un symbole. Elle offre une excellente rentabilité foncière et donne une image moderne à la ville. Elle n’a pas toujours une finalité liée aux affaires « affaires ». A Anvers, le MAS, un musée sur 10 étages est devenu le catalyseur du quartier. Ouvert en 2011, il s’inscrit dans un ensemble d’équipements culturels formant un axe nord-sud entre la ville et le port. Au Havre, les projets de tours concernent plutôt de l’habitation. Le « bâtiment signal », une tour en bois de 15 étages et 52 appartements, deviendra l’emblème de l’entrée des quartiers sud de la ville, repris sur les friches portuaires. « Ce projet est l’un des plus novateurs et audacieux en France en structure bois », estime Florent Saint-Martin, adjoint au maire en charge de l’urbanisme. ➤

Focus



Situé à l’estuaire de la Seine, le port présente à la fois des espaces en activité, des espaces en voie de déclin, et des espaces aujourd’hui reconvertis. On peut ainsi lire dans le paysage, le mouvement que le port a effectué au cours de l’histoire pour s’éloigner de la ville. Pour répondre aux standards mondiaux, le Havre s’est doté d’un immense complexe industrialo-portuaire, Port 2000, permettant d’accueillir les plus grands porte-conteneurs. L’extension est menée au sud et à l’est sur des terrains plus grands, gagnés sur l’estuaire et la plaine alluviale. Le port s’étend, se transforme, s’éloigne, et finalement coupe le lien initial avec la ville. Dans le port originel, de nombreux lieux sont ainsi laissés inoccupés. Avec la disparition de sa fonction économique, cet espace était devenu étranger à la ville. Pire un lieu répulsif, une sorte de no man’s land, un front mouvant, entre le port qui recule et la ville qui avance.

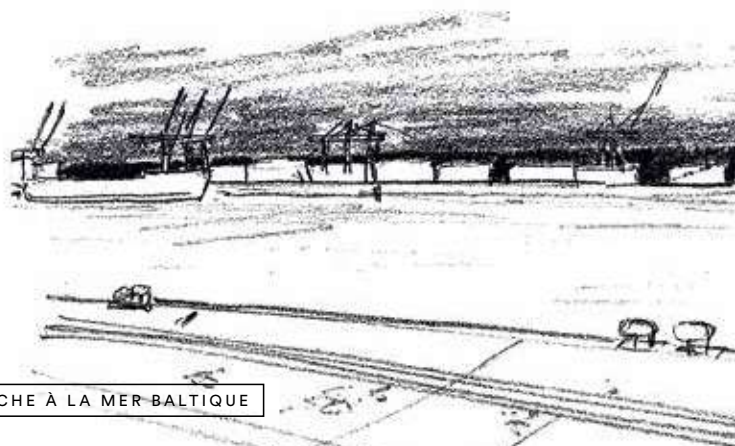
La longue reconquête dans le quartier de l’Eure

La ville du Havre a confié une mission d’assistance à maîtrise d’ouvrage à l’architecte urbaniste Bruno Fortier, de 1999 à 2004, pour établir un plan d’aménagement du Quartier de l’Eure. L’une des réalisations emblématique reste le Jardin fluvial.

Le Havre, une histoire mouvementée...

Situé à un emplacement stratégique, il constitue une ouverture sur le port, où le paysage est mis en scène. Le quai industriel est reconverti en parc mais le paysage reste celui d’un port. La reconversion de l’ensemble de ces espaces délaissés marque une réconciliation entre ville et port dans la mesure où elle a permis de leur redonner une échelle humaine sans renier leur identité.

Si les premières actions sont initiées dans les années 1990, la reconquête des friches débute réellement à partir des années 2000 et se poursuit encore aujourd’hui. Dans un premier temps, il s’agissait de changer les usages en développant sur le front d’eau de nouveaux espaces publics et des équipements collectifs pour amener la population à fréquenter ces lieux.



En 2000 et 2001, une manifestation culturelle, « Les Jardins Temporaires », inspirée par une expérience menée à Berlin par l’Atelier le Balto, a été lancée dans le quartier de l’Eure. Une série de jardins et d’installations artistiques ont été développées par des architectes, des paysagistes, des plasticiens et des designers dans les friches portuaires du quartier de l’Eure. L’idée était alors d’inviter les visiteurs, les habitants, à une promenade insolite pour découvrir ou redécouvrir ces espaces, porter un regard différent, et engager une réflexion sur leur devenir. Cette manifestation a permis de démontrer qu’avec de faibles moyens, des interventions à court terme, il était possible pour les habitants de réinvestir et de s’approprier à nouveau ces espaces délaissés. Un premier pas vers la reconquête des friches portuaires et la prise de conscience de la mémoire du site et de son patrimoine.

La reconversion ne doit pas être subie par le port, elle peut devenir un tremplin

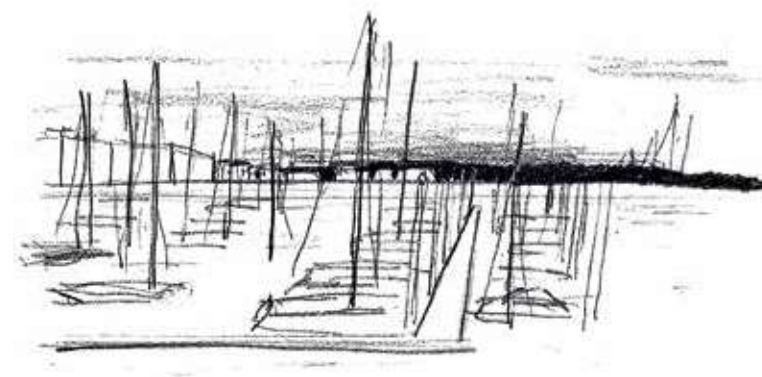
Dans un deuxième temps, la ville qui tournait le dos à ses bassins, s’est ouverte à nouveau vers le port en créant de nouveaux lieux de vie et de travail. « Pour mener à bien cet important chantier qui n’est pas encore terminé, nous avons également bénéficié d’importants crédits. Il s’agissait en effet de construire à la fois des logements sociaux, des logements du secteur privé, des équipements publics dédiés aux activités économiques ou dédiés aux sports comme les Bains des Docks, le spectaculaire centre nautique dû au crayon de Jean Nouvel », commentait Antoine Rufenacht, maire de la ville à l’occasion de l’exposition Villes en mouvement en 2009.

Les grandes écoles et les universités investissent les lieux, comme Sciences Po, L’École nationale supérieure maritime (ENSM) mais aussi aussi la Chambre de commerce et d’industrie s’installe en 2005. Les friches sont transformées en halls d’exposition, salle de spectacles et pôle commercial (Docks Océanes et Docks Vauban). En 2016, le Carré des Docks, un nouveau centre des congrès est inauguré. Peu à peu, la ville se transforme. Les eaux des bassins de l’ancien port reflètent des bâtiments nouveaux ou restaurés, donnant un image de modernité à l’ensemble.

Demain, le Grand Paris

Dans le cadre de la consultation internationale de recherche et développement sur le Grand Paris de l’Agglomération Parisienne, le projet proposé par l’équipe d’Antoine Grumbach a contribué à renforcer le statut du Havre comme ville portuaire en la considérant comme porte d’entrée de la Seine Métropole : l’axe Paris-Rouen-Le Havre. L’Agence d’Urbanisme de la Région du Havre et de l’Estuaire de la Seine (AURH) imagine une promenade continue le long des bassins pour établir des liens avec l’eau, en développant une mixité des usages avec des installations réversibles pour redonner une fonction portuaire à ce

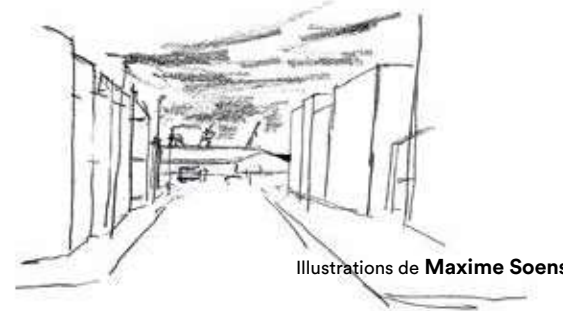
paysage d’interface. D’autres projets sont également envisagés comme le déplacement de la gare sur la Presqu’île Lucien Corbeaux afin de développer et ouvrir davantage la ville vers son port. Cet emplacement en plein cœur du port pourrait sembler inapproprié car isolé, mais il est en réalité à la même distance du centre ville que l’actuelle gare. La future Ligne à Grande Vitesse Paris-Le Havre pourrait ainsi être directement connectée à la Pointe de Floride où se situe le terminal des croisières.



L’hybridation entre ville et port est-elle possible ?

Aujourd’hui, on parle davantage de relation entre ville et paysage portuaire que de relation entre ville et port, ces derniers ayant perdu une grande partie de leurs fonctions portuaires. Bien sûr dans certaines villes, notamment New York et San Francisco, la remaritimisation des waterfronts s’est faite avec les transports sur l’eau (ferries, watertaxis, ...) mais elle reste minime. Tout comme au Havre où une extension du port de plaisance a été effectuée dans les bassins abandonnés.

L’enjeu est aussi de conserver l’économie des activités portuaires dans le paysage qui a été façonné pour elles. C’est ce que la ville de New York a appelé le « working waterfront », l’un des objectifs de son plan Waterfront Vision 2020. Malgré les transformations sociales et paysagères que nous connaissons depuis le milieu du XXe siècle, où nous sommes passés d’une situation où il y avait beaucoup d’emplois sur peu d’espace à beaucoup d’espace pour peu d’emplois, de nombreux emplois restent encore aujourd’hui liés aux activités portuaires. Leur soutien et leur développement permet au port de rester compétitif face aux autres villes, tout en respectant l’environnement. La reconversion ne doit pas être subie par le port, elle peut devenir un tremplin. En maintenant le port dans son paysage, la formation de nouveaux espaces délaissés est ainsi limitée. ➤



Illustrations de Maxime Soens

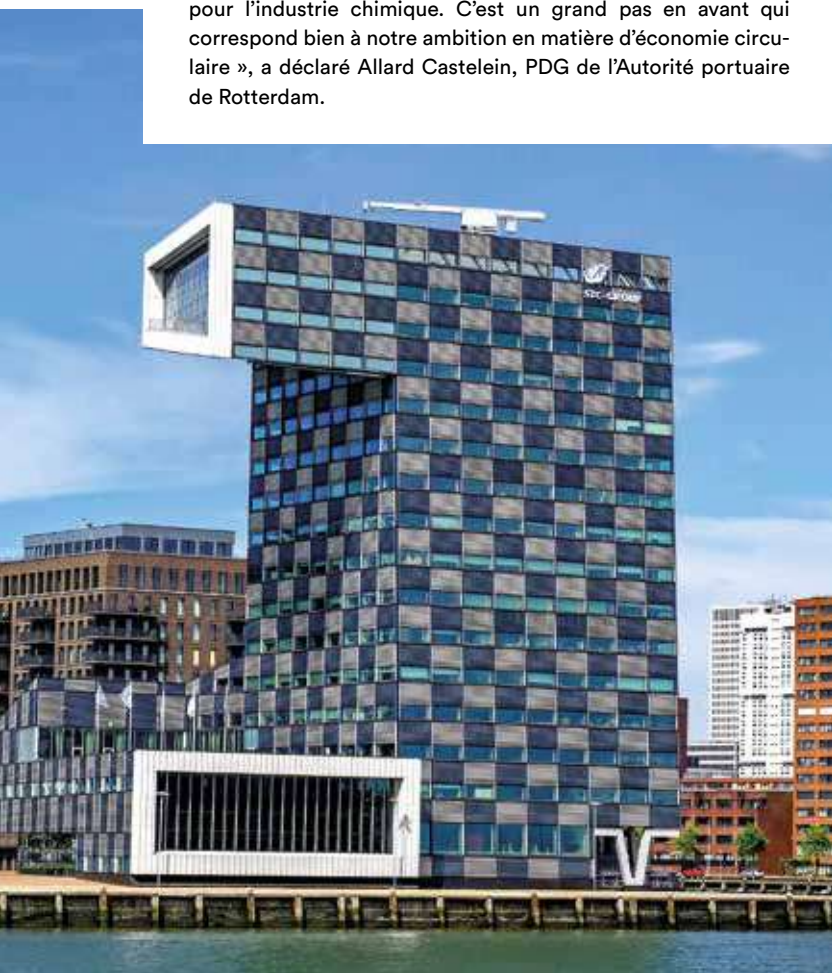
ROTTERDAM

Port de Rotterdam : une exigence durable

Comme tous les autres ports, Rotterdam poursuit son extension mais de manière encore plus spectaculaire. N°1 du trafic maritime européen, 12^e mondial, le projet d'extension, baptisé Maasvlakte 2, lancé en 2008 et qui court jusqu'en 2033, a tout de suite misé sur le développement durable. La Banque européenne d'investissement (BEI), qui a financé en partie le projet, soulignait l'importance du respect de l'environnement dans le cadre de l'agrandissement du port. « Les concepteurs et les ingénieurs en charge de l'agrandissement du port de Rotterdam ont accordé une attention particulière à la prise en compte de l'aspect humain : une piste cyclable, une plage et une ligne de tramways sont ainsi les produits dérivés de ce vaste projet dont bénéficie la population locale », détaillait la BEI. Les espaces naturels perdus en raison des travaux de construction de Maasvlakte 2 ont été compensés par la création d'une réserve naturelle sous-marine et l'élargissement de la zone dunaire.

Rotterdam se réinvente comme un port « vert ». En 2015, le nouveau terminal à conteneurs inauguré affiche zéro émissions de CO2. En début d'année 2018, un consortium comprenant Air Liquide, AkzoNobel Specialty Chemicals, Enerkem et l'Autorité portuaire de Rotterdam a annoncé la création d'une usine de valorisation des déchets. Objectif : convertir les déchets plastiques et mixtes en méthanol. Une fois terminée, l'usine pourra transformer 360 000 tonnes de déchets en 220 000 tonnes de méthanol « vert », permettant une réduction des émissions de CO2 d'environ 300 000 tonnes.

« Ce projet de valorisation chimique des déchets constitue une étape importante sur la voie d'une industrie de Rotterdam plus durable. Les déchets deviennent une matière première pour l'industrie chimique. C'est un grand pas en avant qui correspond bien à notre ambition en matière d'économie circulaire », a déclaré Allard Castelein, PDG de l'Autorité portuaire de Rotterdam.



LONDRES

Le Crystal : vitrine du développement durable urbain

Inauguré en 2012, au cœur du quartier historique de Royal Victoria Docks, le Crystal, un joyau architectural parmi les édifices les plus écologiques du monde, est dédié au développement urbain durable. Siemens a investi 35 millions d'euros pour abriter ce centre de recherche et développement (Siemens Center of Competence Cities) dont la mission est, entre autres, d'inventer la ville de demain. « Si les villes sont le moteur de l'économie mondiale, ce sont aussi elles qui génèrent le plus fort impact sur l'environnement. De l'évolution des villes dépend l'évolution de notre planète. Le Crystal porte un regard sur l'avenir des villes, présente les nombreuses opportunités offertes et propose des solutions concrètes », commentait Peter Löscher, président de Siemens, à l'occasion de l'inauguration, rappelle le Moniteur. C'est aussi l'ambition affichée du groupe de partir à la conquête d'un secteur baptisé « Infrastructures et Cités », qui regroupe : efficacité énergétique, gestion de l'eau, transport, gestion des déchets... Un marché potentiel de 300 milliards de dollars estimait alors Roland Busch directeur de la technologie chez Siemens, d'après l'Usine Nouvelle. Siemens en captait déjà quelque 17 milliards et cinq villes figuraient parmi les vingt premiers clients du groupe... dont Londres.

Esthétiquement à mi-chemin entre l'Opéra de Sydney et la Cité de la Musique de Paris, Le Crystal bat des records, non pas en termes d'acoustique, mais d'environnement. Il consomme 50 % d'électricité et émet 65 % de CO2 de moins que des bâtiments de bureaux comparables. Les systèmes de chauffage et de climatisation sont alimentés par des énergies renouvelables, des panneaux photovoltaïques produisent de l'électricité verte et les eaux de pluie sont recueillies pour assurer l'alimentation en eau.

C'est le seul bâtiment à avoir gagné le certificat BREEAM « Outstanding » et la désignation LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) Platine. L'édifice fonctionne entièrement à l'électricité et n'utilise pas de ressources fossiles.

DUNKERQUE

La Halle aux sucres Learning center *Ville durable* : pour construire la ville de demain

Le concept de Learning center est apparu d'abord au nord de l'Europe et dans des pays à forte culture anglo-saxonne. Il se développe grâce à un fonds documentaire et une programmation permanente et diversifiée. La Halle aux sucres en abrite tous les ingrédients : un centre de ressources documentaires spécialisées, 1500 m² d'expositions, un auditorium, des salles de travail, un espace public numérique et des espaces de rencontres hybrides.

Ouvert depuis 2014 au sein d'un des plus anciens et précieux témoins du patrimoine portuaire de Dunkerque, le Learning center porte une ambitieuse programmation scientifique et culturelle. Créé à l'initiative conjointe de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) et le Conseil régional Nord-Pas de Calais puis Hauts-de-France, il occupe une aile complète de l'ancien « Entrepôt réel des sucres indigènes » datant de 1898, remodelé radicalement par l'architecte Pierre-Louis Faloci entre 2012 et 2014. Conférences, programmes pédagogiques, rencontres spécialisées, ateliers pour tous les publics, publications et partenariats permettent d'ouvrir le lieu à tous les publics. L'ancrage local semble bien avoir pris et le rayonnement à une échelle plus large est désormais une préoccupation.

Ce territoire industriel et portuaire, reconstruit dans sa quasi-totalité au lendemain de la seconde guerre mondiale, est effectivement un témoin significatif de tous les enjeux qui s'imposent désormais à l'anthropocène. Paul Crutzen, chimiste et prix Nobel, à l'origine de cette notion d'anthropocène, souligne justement que nous rentrons dans ce qu'il est convenu d'appeler « ère de l'homme ». C'est tout le sens du Learning center *Ville durable*.



Visite du Mole 1 sur lequel est implanté la Halle aux sucres (journées européennes du patrimoine septembre 2017)

Consacrée dans sa totalité au « faire la Ville », la Halle aux sucres est un écosystème riche par l'ensemble de ses composants : Centre de la Mémoire Urbaine avec un important fonds d'archives de la ville de Dunkerque et de la communauté urbaine (CMUA), Institut National de formation professionnelle et continue Spécialisé dans les Etudes Territoriales (INSET) et Centre National de la Fonction Publique Territoriale (CNFPT), Agence d'urbanisme (AGUR), deux directions communautaires œuvrant dans tous les domaines de la ville - Habitat, Aménagement, Environnement, Territoires et Transition Énergétique (DHA et DETTE) - et, sur un tiers de sa superficie, des espaces permanents ouverts à tous les publics. Ainsi la Ville de demain se construit à travers des rencontres permanentes entre professionnels et citoyens avec une forte prégnance de sensibilisation et de diffusion d'une culture urbaine et territoriale ambitieuse.

Le bâtiment de la Halle aux sucres de Dunkerque



G O I R I S

De l'étrangeté des paysages

Il aime photographier ces lieux et moments où notre sens de la réalité se brouille. Ses images nous présentent un monde étrange et familier, à la fois vraisemblablement convaincant et fantastiquement insondable. Il pose souvent sa caméra dans des lieux reculés et tente de capturer des phénomènes météorologiques hors du commun. Cependant, même enfermé chez lui, il regarde toujours l'inconnu dans le connu.

Il s'est rendu tout au long de l'année 2017 sur 12 sites industriels des zones portuaires et industrielles de Dunkerque, Rouen, Brest, Strasbourg, Village-Neuf, Saint-Priest, Villette-de-Vienne, Salaise-sur-Sanne, Bastia, Ajaccio, Rotterdam et Anvers, sur le thème du paysage industriel contemporain.

En adoptant un style cinématographique et suggestif, Geert Goiris propose « une narration ouverte qui oscille entre familiarité et aliénation, découverte et fabulation ».

Avec l'aimable autorisation de Rubis Mécénat.

Geert Goiris est un photographe belge qui vit et travaille à Anvers, Belgique, représenté par la galerie parisienne Art:Concept (France). Le travail de Geert est régulièrement exposé dans les grandes institutions européennes. En 2018, Geert réalise une série photographique, fruit d'une collaboration inédite entre Rubis Mécénat et le Fonds régional d'art contemporain (Frac) Normandie Rouen, intitulée Peak Oil, sur le thème du paysage industriel contemporain. Geert exposera en novembre 2018 au Festival photo de Saint Germain à Paris, et en janvier 2019 au MAST à Bologne (Italie).

TRONDHEIM

LIEPAJA



BREST - PEAK OIL







PEAK OIL - ANTWERP



FUTUR(E)

« Le futur appartient à ceux qui voient les possibilités avant qu'elles ne deviennent évidentes ».

Theodore Levitt,
Économiste, ancien éditeur de la Harvard Business Review

Le futur (é)cologique oscille entre régénération des friches portuaires, des zones périurbaines structurées par ses corridors verts, des grands chantiers vertigineux où les canaux reprennent leur droit, là où il s'agit aussi et surtout de penser autrement la ville de demain, là où il fait bon tenter une transition vers une économie nouvelle et généreuse, là où l'homme se repense et se reconstruit.

C'est un nouveau droit à réfléchir les influences, à imaginer une meilleure gouvernance pour une citoyenneté plus heureuse.

Vue d'artiste d'une ville écologique futuriste

Le périurbain recouvre des réalités diverses

Il n'existe pas une seule France périurbaine. Le « périurbain » recouvre des réalités (et des imaginaires) divers. Certains de ces territoires sont riches, d'autres sont plus paupérisés. Certains habitants choisissent le périurbain pour sa qualité de vie, son rapport à l'espace naturel et agricole, une certaine forme d'habitat et de vie sociale, d'autres le subissent, en raison des prix élevés des logements en zone urbaine. Mais il est vrai que le périurbain a du mal à trouver sa place dans les politiques publiques. La loi SRU de 2000 a inscrit la densité urbaine comme le principal levier de préservation des espaces naturels - en luttant contre l'étalement urbain -, de cohésion sociale - en favorisant la mixité des fonctions et des logements, et d'efficacité des services urbains -, en intensifiant notamment les constructions aux abords des transports.

Le plan « Action cœur de ville » du gouvernement qui cible les villes moyennes, vise par exemple à réparer les effets négatifs des zones commerciales périphériques sur les centres anciens constitués, et à redonner une valeur d'usage au centre-ville. Le renouvellement urbain dans ces cœurs de ville passe alors par la qualité plus que par la quantité, les besoins en construction n'étant pas nécessairement importants. Cette démarche s'inscrit aussi dans une volonté de rendre la ville aux piétons, et de limiter le recours aux véhicules polluants motorisés.

Hélène Peskine
Secrétaire permanente du Puca
(Plan Urbanisme Construction Architecture)

Rendre la ville aux piétons, et limiter le recours aux véhicules polluants motorisés

Depuis, les lois successives ont plutôt renforcé ce qui est presque aujourd'hui un dogme dans le développement des zones urbaines. L'adaptation au changement climatique et les effets dévastateurs de la concentration urbaine sur la qualité de l'air, associés aux démarches de planification des espaces constructibles désormais intercommunales et donc partagées entre zones denses et moins denses, sont en train de faire évoluer ce dogme. De plus, la demande sociale se maintient en faveur des espaces peu denses et de la maison individuelle. Nous assistons à une densification assumée comme plus « douce », et des constructions se développent de manière diffuse là où les besoins se font sentir y compris dans le périurbain. Il y a là un vrai modèle à créer, notamment dans le rapport aux métropoles.

Le PUCA publiera en octobre prochain aux éditions Parenthèses un ouvrage collectif intitulé « Densifier-dédensifier, les campagnes urbaines », coordonné par Jean-Michel Léger et Béatrice Mariolle.



L E P É R I U R B A I N

Et pourtant, les Français l'aiment !



Cette vue satellite nocturne témoigne de l'étalement des villes

En 2010, une « une » de Télérama parlait d'elle comme « La France moche ». Moquée, la France périurbaine est pourtant appréciée des classes moyennes qui ne peuvent déboursier les prix délirants de l'immobilier dans les grands centres urbains. Comment concilier dans cette marge le désir de bien-être légitime des habitants et l'efficacité des services publics à l'heure où l'étalement urbain est accusé de tous les maux ?

Par Stéphane Menu
Journaliste

Forcément, ça la jette moins que les immeubles cossus de Paris ou des quartiers bourgeois des villes moyennes. La France périurbaine ou périphérique est celle dont les rues sont jonchées de pavillons et d'où s'élève la fumée d'un barbecue dès que le printemps est de retour. Un ovni de l'aménagement du territoire. Une zone grise, impensée, exposée à la caricature et à un flot de raccourcis... La France périphérique est celle où vivent généralement les classes moyennes qui ont quitté les centres-villes bruyants et pollués, « d'être tranquille le soir quand je rentre chez moi », assure Joëlle Migliaccio, périurbaine convaincue, habitant Auriol, en périphérie d'Aubagne (Bouches-du-Rhône), et qui pour rien au monde ne repasserait par la case centre-ville. « C'est vrai qu'il y a des avantages à vivre dans un centre-ville.

Mais pour qui ? Moi, j'ai un salaire modeste, je ne peux pas profiter des avantages de la ville. Je compte les sous. Mon seul plaisir, c'est de fumer ma clope le soir sur ma terrasse en buvant un verre de rosé après le boulot. Tranquille, au calme », dit-elle. Un petit plaisir que les urbanistes fustigent à partir d'une équation simple : plus éloignée est la ville, plus polluée est l'atmosphère, plus dense est le trafic automobile, etc. « Il est vrai que les trains de proximité (réseau TER) fonctionnent mal à très mal en région Sud, et que l'on ne peut faire subir à son patron ces dysfonctionnements en arrivant régulièrement en retard. L'éloignement peut impacter sur la qualité de vie, avec des déplacements chronophages et de la pollution. Mais je fais le pari que si les transports s'améliorent, le trafic automobile diminuera... ».

Ne pas opposer ville et périphérie

Joëlle Migliaccio n'est pas seule. Elle parle comme les 15 millions de Français qui ont fait de la périphérie un petit havre de paix en adéquation avec leurs moyens financiers. La France cajole ses fractures caricaturales (urbaines, sociales, éducatives, etc.). Il y aurait ainsi une vie urbaine rêvée mais surdensifiée et une France périphérique moins noble, où s'entasseraient les beaufs. Pourtant, ce sont « des territoires mal aimés des pouvoirs publics et aimés des Français », assure, non sans paradoxe Martin Vannier, géographe. Une récente enquête de l'Ademe en apporte une démonstration probante. Réalisée en partenariat avec le cabinet Chronos et l'Obsoco (Observatoire société et consommation) (1), l'étude démontre que les « propositions d'aménagement de la ville sont parfois décorréliées des aspirations des Français », comme l'explique Amandine Crambes, ingénieure urbaniste à l'Ademe (Actu.environnement.com). « La ville est perçue (...) comme un concentré de nuisances, de pollution, de bruit, du monde, etc. mais dans un même temps comme une source de loisirs et de culture ». Et de poursuivre : « Le côté paradoxal de cette étude, c'est que les citoyens veulent habiter dans le périurbain mais pas complètement dans le petit village rural isolé : disposer des avantages des transports en commun, des services culturels, du bassin de l'emploi, etc. ».



Une vue de la périphérie d'Auriol © Sébastien Jouve

L'enquête interroge les « urbanistes », même si le rêve de la campagne en ville et vice-versa a toujours occupé la réflexion des penseurs d'un espace habité raisonné. Peut-on encore y croire ? Existe-t-il un aménagement mixte, où la ville et sa périphérie trouveraient des convergences ? Toujours sur le site Actu-environnement.com, Amandine Cambres lance quelques pistes : « Pour lutter contre l'étalement urbain, nous pouvons introduire une mutualisation des espaces, en gardant une place pour la nature en ville, et en travaillant sur des mobilités différentes, actives, des transports en commun hybrides, et du co-voiturage, etc. Autre prise : réaliser des lieux d'interface entre l'urbain dense et l'urbain peu dense avec des hubs qui proposeraient des bureaux, de l'intermodalité, des services (...) pour éviter les distances mais aussi la congestion ».

Inventer une solidarité intraterritoriale

Pour changer de regard sur la France périphérique, les maires s'activent pour créer les conditions d'une mobilité intelligente. Les dispositifs de transport à la demande se multiplient. Ils n'ont bien sûr pas la fréquence des bus interurbains mais est-il si difficile, en dehors de certains métiers ou emplois du temps plus imprévisibles, de partir à une heure précise le matin pour reprendre le même bus à la même heure précise ? Si le bus ne peut pas aller chercher tout le monde au pas de la porte, les projets de covoiturage sur les courts trajets jusqu'aux gares de proximité se multiplient.

Les citoyens veulent habiter dans le périurbain mais pas complètement dans le petit village rural isolé

Les citoyens eux-mêmes, à travers de nombreuses applications, trouvent souvent des solutions entre eux, sans passer par la case « élu ». À l'heure où la simplification intercommunale a (enfin) atteint un niveau appréciable de maturation, il est temps d'élargir le spectre de la mutualisation intelligente des moyens face aux restrictions budgétaires imposées aux collectivités territoriales par l'Etat. Les élus doivent désormais être ceux qui impulsent des initiatives venues de la société civile, à l'heure où la France périphérique se cherche un destin. Construite quand la voiture n'était pas encore le mal absolu, quand les terres menaçant de devenir rares ne préoccupaient pas la conscience citoyenne, la France des marges urbaines et des avenues pavillonnaires se cherche une gouvernance, façonnée autour d'une solidarité intraterritoriale qui commence à se dessiner... ➤

(1) 4 000 personnes ont été interrogées durant tout l'été à partir d'un questionnaire fourni de 80 questions.



Carquefou et ses alentours vus du ciel

Des enfants crient, rient, chantent, c'est la récréation dans l'école qui donne sur la rue.

Où sont-ils avant et après la classe ? Je n'en vois jamais sur les trottoirs, rarement quelques-uns dans la piteuse « aire de jeux » du parc de la mairie, surveillés par une maman ou une nounou accaparée par son cellulaire. Pas d'enfant à la boulangerie, ni au marché, ni à l'arrêt du bus... Les garçons rigolent, en grappes, au pied de leur immeuble, tandis que les filles jouent chez une copine, avant d'aller, chacun et chacune, se scotcher devant leur écran. Dans les grandes villes, les enfants sortent groupés ou bien se concentrent dans un square. Dans les lotissements pavillonnaires, ils sont encore plus isolés. Heureusement qu'il y a un trampoline...et une tablette à portée de regard !

Les villes, villages et bourgs les ignorent, ce sont les éternels oubliés.

Ados, ils peuvent sortir mais rien n'est vraiment prévu pour eux...

Il est temps d'inventer la ville récréative !

des villes pour les enfants



Par **Thierry Paquot**
Philosophe français, professeur émérite
à l'Institut d'urbanisme de Paris.



Atelier créatif à la Halle aux sucres, Dunkerque photo : CUD

Depuis peu, suite au harcèlement « ordinaire » des femmes dans les lieux urbains l'on admet que les villes ont été conçues par et pour les hommes, à cette dimension genrée il convient d'ajouter celle de l'âge. Même si la Convention Internationale des Droits de l'Enfant (1989, New York) a été largement ratifiée par la majorité des États membres des Nations-Unies, il faut bien admettre que ni les petits ni les adolescents n'ont voix au chapitre ! Certes des activités parascolaires qui leurs sont destinées se déroulent au stade, au conservatoire, au centre aéré, à la médiathèque sous l'autorité d'un adulte. Pour le reste, chacun se débrouille... Ce qui en soi s'apparente à une bonne chose, puisque toute formation repose sur l'auto-apprentissage. En effet, tout enfant grandit en lui-même par l'expérimentation, il acquiert ce qu'il éprouve. En cela, il se fait « chercheur d'hors » en s'enthousiasmant à explorer de nouveaux territoires et à tenter de nouvelles pratiques : il sort de son corps, découvre sa chambre, le logement familial, ses à-côtés, l'école et le chemin qui y mène. Tout est prétexte à jouer et à apprendre.

Le jeu s'avère essentiel à l'enfant pour déchiffrer le monde tout en lui révélant ses potentialités sensorielles, corporelles, mémorielles, intellectuelles. Ce n'est pas un hasard si les « nouvelles » pédagogies, qui sont à présent centenaires (méthodes Steiner, Montessori, Dewey, Geddes, Decroly, Robin, Freinet, etc.), accordent une telle place au jeu, à la répétition, l'imitation, la mémorisation, l'imagination, l'autonomisation, la ruse... Le jeu est « sans pourquoi », il fait le joueur tout autant qu'il conditionne le jouer et aussi le jouet. Tout enfant apprend en apprenant. Son livre de classe c'est la vie quotidienne : le spectacle sans cesse renouvelé de la rue, les rencontres, l'observation, la conversation, la promenade, les activités ordinaires qui deviennent extraordinaires, justement par le jeu, souvent improvisé et avec des enfants d'âges différents (ces pédagogies « ouvertes » misent sur la classe unique à effectif réduit). Ce ne sont pas les jeux qui sont « pédagogiques » mais la manière dont les enfants se les approprient. Un jeu se révèle toujours pluriel c'est ainsi qu'il surprend et qu'il entretient une éducation informelle, imprévue,

involontaire. Tout territoire (ville, banlieue, « péri-urbain », village, urbain diffus...) est apprenant et ce quel que soit ses qualités et ses défauts, il représente l'environnement de chaque enfant, la nature (grandement artificielle) avec laquelle il communique et à partir de laquelle il devient ce qu'il est. Bien sûr plus son environnement est varié, bigarré, surprenant, original, fantaisiste, plus il le vivra intensément. C'est dire à quel point le tracé des rues, les couleurs des façades, l'aménité du mobilier urbain, la luxuriance de la végétation, l'abondance amicale des arbres, la propreté des espaces publics, la qualité de l'air, la desserte commode des parcs et jardins, l'accès direct au fleuve, le contrôle de la vitesse des automobiles et de leur stationnement, la présence de vitrines décorées, le va-et-vient des habitants, la réduction des nuisances sonores et autres pollutions, l'originalité des architectures, etc., participent au bien-être des enfants.

Le jeu s'avère essentiel à l'enfant pour déchiffrer le monde tout en lui révélant ses potentialités sensorielles, corporelles, mémorielles, intellectuelles

La ville de Reggio, en Emilie Romagne, adopte dès 1964 les recommandations de Loris Malaguzzi (1920-1994) qui pose la question : « Qu'est-ce que les enfants peuvent faire pour la ville ? » L'enfant est citoyen à part entière, sa créativité se trouve sollicitée par les « ateliéristes » (jongleur, danseur, plasticien, graphiste informaticien, marionnettiste, musicien...) qui sont en résidence dans les crèches et écoles de la petite enfance et renforcée par les « enquêtes urbaines » qui enrichissent sa connaissance directe et intime de son milieu de vie. L'observation et la documentation sont alors associées à l'exploration de la ville et à la collecte d'objets récupérés qui seront utilisés pour la représenter. Malaguzzi invente les « cent langues » (celles des arts, celles des enfants d'origine culturelle différente et toutes les langues imaginaires), la « transgression pédagogique », la « communauté éducative » (qui relie tous les habitants de la ville), l'autobiographie territoriale (en cartographiant « ma » ville j'apprends à situer « ma » famille, « mes » amis, les activités, « mes » sentiments et humeurs...), la ville comme « nature » et lieu de tous les échanges. Bref, la ville se révèle être une école hors les murs, joyeuse et libre. Francesco Tonucci (né en 1940) réalise une « Cité des enfants » dans sa ville natale, Fano et un « Musée des enfants » à Rome. Il rassemble ses propositions dans La Città dei bambini (2002). Tous les deux adhèrent à la pensée « complexe » si bien théorisée par Edgar Morin, et s'intéressent aussi bien aux sciences cognitives qu'à l'esthétique. Ce sont les relations et interrelations qui sont privilégiées,

partout et pour tout, entre humains et entre humains et mondes vivants.

En 1991, quelques villes françaises se regroupent au sein d'un Réseau français des villes éducatrices (RFVE) qui militent pour l'heureuse coordination de trois « acteurs éducatifs » que sont l'école, la famille et la cité. En 2002, à l'initiative de l'Unicef et de l'Association de Maires de France, douze municipalités se déclarent chacune « ville amie des enfants ». Fin 2016, elles sont 208, plus 14 intercommunalités et 6 départements. En 1991 voit le jour l'Association nationale des conseils d'enfants et de jeunes (ANACEJ) qui multiplie les actions citoyennes en faveur des enfants et doit réagir à deux « freins », les adultes qui « paternent » les jeunes et leur communication à base de langue de bois. En 2015, un collectif regroupant la Rue de l'avenir, Cafézoïde, Vivacités Ile-de-France et l'ANACEJ lance un concours national, « La Rue aux Enfants » qui reçoit 43 projets en 2016. Un jour par an, une rue devient récréative, entièrement livrée aux enfants et à leurs jeux. L'opération est réitérée l'année suivante avec succès. Ce type d'initiatives tend à se généraliser un peu partout. Il est vrai que les enfants et les adolescents (de la naissance à 19 ans) sont 16 millions en France et plus d'un milliard dans les villes du monde ! Le document Cities Alive. Designing for urban childhoods (ARUP, Londres 2017) sous la direction de Tim Gill recense toutes les actions à mener pour réaliser des villes agréables aux enfants et à toutes et tous. En effet, une ville à la taille et aux temporalités des enfants plaira aussi aux promeneurs, aux personnes à mobilité réduite, à celles qui marchent ou font du vélo. Déjà Bruxelles se dote d'un code de la rue

qui vient compléter le code de la route et pacifier les relations entre automobilistes et piétons, sans oublier les motards, cyclistes et skaters... Ne rêvons pas tout ceci est embryonnaire et fragile. Il faut donc partout, dans la mégalopole comme dans la petite bourgade limiter la vitesse mécanique, signaler des parcours ménagés pour les enfants, ouvrir des terrains d'aventures (qui se substituent aux fades « aires de jeux »), favoriser des architectures scolaires adaptées aux enfants avec des lieux paysagés dédiés à la solitude et au silence et des cours de récréation qui ne soient pas des terrains de foot confisqués par les « grands » garçons, constituer une farandole verte qui relie tous les parcs et jardins de la ville, faire participer aux décisions scolaires et municipales les enfants, élargir les trottoirs, désimperméabiliser le sol et le planter, décorer la ville, y accueillir des artistes et y faire la fête ! 🍷

*La ville récréative
entendue comme le
royaume de l'enfance
conforte ce si beau
« pays » que chacun
abrite dans son cœur
et qu'on rêve de
toujours revisiter*



Exposition La Ville Récréative,
juin-décembre 2015 à la Halle aux sucres,
Dunkerque. Commissaire : Thierry Paquot
photos : CUD



Zone commerciale au nord d'Avignon

Les membres du syndicat mixte pour le SCoT du bassin de vie d'Avignon ont signé une charte d'urbanisme commercial dont l'objectif est de mettre un terme à la prolifération des zones commerciales. Le territoire de l'agglomération présente il est vrai un profil singulier, avec près de 500 000 m² de grandes et moyennes surfaces pour 300 000 habitants, soit un rapport surface commerciale/habitant nettement supérieur à ceux des SCoT de Grenoble, Lyon, Nîmes ou Toulouse.

**Le commerce
ne crée plus
d'emplois, au
mieux ce sont
des transferts
d'emplois**

Signée par les quatre Établissement public de coopération intercommunale (EPCI), membres du syndicat mixte pour le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du bassin de vie d'Avignon, cette charte n'a rien de prescriptif. Mais elle constituera la base de discussion lorsque les 4 EPCI auront à se prononcer au nom du SCoT sur les projets soumis en Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC). « Le SCoT votera contre toute zone commerciale qui sera éloignée de tout tissu urbain existant. Le commerce ne crée plus d'emplois, au mieux ce sont des transferts d'emplois. Cette prise de conscience a servi de déclencheur. En contraignant les extensions de zones commerciales, on espère avec la charte impulser leur densification et leur requalification notamment en entrées de ville », assure Stéphane Garcia, premier adjoint à Sorgues et vice-président du syndicat mixte. De même, diversification et densification des zones commerciales seront étroitement surveillées. « Sur le territoire

couvert par le SCoT, nous n'autoriserons pas d'extension au-delà de 20 000 m² de surface de vente sur une durée de six ans. Cela revient à diviser par trois le rythme de création de mètres carrés de surface de vente en CDAC. Il y aura la possibilité de faire un bilan à mi-parcours pour juger de la pertinence de cette limite imposée », poursuit Stéphane Garcia.

Par ricochet, cette mesure vise à relancer le commerce en centre-ville, asséché par les zones commerciales.

Stéphane Menu
Journaliste

En accord avec la Charte d'Aalborg adoptée en Europe en 1994, la ville durable - ou soutenable - serait, dès lors, une ville responsable en matière environnementale développant une nouvelle façon de concevoir, construire, faire évoluer et gérer la ville qui s'appuie sur les trois piliers (économique, environnemental et social) du développement durable.

VILLE DURABLE ET DROIT À LA VILLE : UNE RENCONTRE NÉCESSAIRE ?

Par **Christophe Gibout**
Sociologue, Professeur ULCO, laboratoire TVES

et **Anne-Peggy Hellequin**
Géographe, Professeure Paris Nanterre,
Laboratoire LADYSS

« *Transformer le monde, a dit Marx ; Change la vie, a dit Rimbaud : ces deux mots d'ordre pour nous n'en font qu'un.* »

André Breton (1935, Discours au Congrès des Ecrivains)

La fameuse formule d'Henri Lefebvre (1968), « la ville est la projection au sol des rapports sociaux », est souvent interprétée de façon réductrice : la projection s'arrête à la surface et elle ne permet qu'une analyse superficielle. Au contraire, selon nous, il faut considérer qu'en analysant les relations entre les transformations des villes et celles des rapports sociaux, l'espace devient un médiateur entre le monde social et la matérialité.

C'est une idée assez similaire que le même Lefebvre suggère lorsque, dans « Le droit à la ville », il questionne la « métaphore pas claire » du « tissu urbain » et qu'il la rapproche du « concept d'écosystème ». Nous considérons alors, avec lui, que la trame des villes n'est pas seulement un artefact ou une abstraction mais qu'elle participe de la mise en œuvre d'un dispositif plus large d'interdépendance entre des faits spatiaux, des faits socio-culturels et des faits politiques. Alors, dans les creux de l'espace, dans ces plis de l'urbain s'organisent des manières d'être, de faire et de penser qui sont directement corrélés à ces derniers. Plus qu'une simple homologation entre des réalités sociales et culturelles pratiques et sensibles, d'une part, et une « base morphologique et matérielle adéquate » (Lefebvre), d'autre part, il y a un rapport de co-construction symbolique et de synergie politique qui, en quelque sorte, oblige à une convergence entre la matérialité spatiale et le monde social.

C'est partant de cette grille de lecture que s'interroge l'actualisation du droit à la ville dans les villes durables. Un « Droit à la ville » émerge aujourd'hui autour d'une recouvrance/émergence de nouvelles aménités mettant en tensions mixité sociale et gentrification (loisirs, équipements publics, espaces publics, biodiversité...) et de nouveaux dispositifs politiques dans la ville contemporaine (gouvernance, concertation, participation...) qui interrogent la possibilité de formes de solidarité (entre habitants, cultures, activités, entre Homme et Nature...) à l'œuvre au cœur de la ville durable.

Dans les quartiers réhabilités ou les écoquartiers, apparaissent de nouveaux espaces publics où, pour les résidents, le droit à la ville paraît se matérialiser - ou prendre corps (en passant d'une aspiration à une concrétude immédiate) - dans un droit à un meilleur environnement local et un droit à prendre part au processus d'invention ou de régénération urbaine. Une attention accrue est alors portée aux rhétoriques cheminatoires et à l'accessibilité aux services urbains, le tout dans l'optique de l'avènement d'une ville plus qualitative. A l'identique, l'attention est portée à la relation pratique de la ville à la nature. Si Lefebvre mentionne un « droit à la nature » et qu'il pressent

les tensions inhérentes avec le « droit à la ville », il faut aujourd'hui constater une mutation de la logique (économique) de consommation de la nature vers une logique (écologique et humaniste) d'usage de la nature. Il faut également mentionner la mise en exergue d'une « ville ludique » (Stevens, 2007) qui se pose en challenger de la domination capitaliste avec des usages récréatifs de la ville contemporaine qui puisent dans le jeu avec la règle, le détournement et les chemins de traverse.

La question de la participation citoyenne est évidemment au cœur des enjeux de l'urbain contemporain. L'approche lefebvrienne du « droit à la ville » s'actualise alors dans un droit à des aménités, à un environnement de qualité, beau, confortable et soutenable (Costes, 2010 ; Paquot, 2009). Mais, cette exigence semble largement passer par la mise en œuvre de démarches participatives plus ou moins régulières, les néo-urbains se saisissant des questions qui les chatouillent pour les mettre à l'agenda politique des édiles et des opérateurs de ces nouveaux quartiers. Il y a donc cette espérance d'un espace public où la possibilité de réalisation de soi se conjugue avec la possibilité de l'être-ensemble, un espace public où leur vie sociale est simultanément éprouvée et améliorée, le tout étant facilité par des dispositifs techniques ou spatiaux qui agrémentent les lieux considérés. Ce nouveau « droit à la ville » et ainsi caractérisé par une façon d'améliorer la qualité de son tissu relationnel et l'intensité de sa vie sociale par la présence d'espaces dédiés, par une réappropriation des espaces publics, par la production d'une urbanité qui se veut plus qualitative que quantitative, plus intégrante de dimensions participatives, solidaires et écologiques. ▀

Il y a donc cette espérance d'un espace public où la possibilité de réalisation de soi se conjugue avec la possibilité de l'être-ensemble

ROB HOPKINS

Transition, mode d'emploi

Chantre de la transition vers une société post-carbone, promoteur de la permaculture et auteur de divers ouvrages, Rob Hopkins mise sur le pouvoir d'agir des citoyens pour transformer en profondeur la société. Depuis une dizaine d'années, cette figure médiatique est à la proue d'un mouvement planétaire, dont le succès doit à un savant dosage d'optimisme, de do-it-yourself et d'innovation sociale...

Par Stéphanie Lemoine
Journaliste et enseignante spécialiste de l'art urbain



La bucolique et expérimentale petite ville de Totnes, au sud du Devon en Angleterre



Comment mobiliser largement, efficacement et durablement en faveur de la lutte contre le changement climatique ? Comment étendre la transition vers une société post-carbone aux classes populaires ou au monde agricole, et atteindre une masse critique de citoyens ? Quelles stratégies et « bonnes pratiques » mettre en œuvre ? Quels liens nouer avec les institutions sans transiger avec la vocation apolitique et « bottom-up » du mouvement ? Comment maintenir l'énergie du groupe et éviter l'épuisement - le fameux « burn-out » - dans un cadre largement fondé sur le bénévolat ?

C'est sur une salve de questions, soigneusement notées sur un tableau blanc, que s'est ouvert le workshop animé le 20 octobre 2017 par Rob Hopkins à la Halle aux sucres à Dunkerque. Ces questions, les trente participants à l'événement avaient déjà eu tout le loisir de se les poser : venus pour certains du monde associatif, pour d'autres de collectivités ou de tiers-lieux, ils étaient déjà engagés à des degrés divers dans des projets locaux inspirés par le mouvement de la transition, dont le professeur de permaculture anglais fut l'un des initiateurs en 2005 à Totnes (Royaume-Uni). Pour certains, le déclin

est venu d'un film (*Demain* notamment), pour d'autres, d'une initiative concrète (démarche zéro-déchet, agriculture urbaine, etc). Entre partage d'expérience, recherche d'outils méthodologiques et animation de réseau, l'atelier venait leur offrir l'occasion d'un retour critique sur leur engagement et l'opportunité de passer à une nouvelle échelle d'action, régionale.

Se projeter à moyen terme dans une société capable d'assurer sans pétrole ses besoins de base

Leurs interrogations, a d'emblée précisé Rob Hopkins, sont classiques, récurrentes. Fondée sur le pouvoir d'agir des citoyens et leur capacité à s'organiser en fonction des besoins et enjeux locaux, la Transition est un vaste réseau décentralisé de petites structures souples et autonomes, et laisse toute latitude à ceux qui s'y engagent d'en adapter la démarche. Pour le plus grand bénéfice de

tous les transitionners, dont les projets se nourrissent ainsi de nombreux retours d'expérience. Le mouvement expérimente, tâtonne, et revendique même le droit à l'échec (« celebrate failure », célébrer l'échec, affirmera même l'Anglais le lendemain lors de sa conférence). Pour être pérenne, il nécessite aussi une bonne dose d'observation, d'introspection, de recul et de remise en cause - un travail que ses pratiquants désignent sous le terme de « transition intérieure » (inner transition) : « nous avons développé une culture de la pleine conscience à l'échelle collective, explique ainsi Rob Hopkins dans *Le pouvoir d'agir ensemble*, ici et maintenant (Actes sud, 2015) : il s'agit d'avoir une conscience plus claire et profonde de ce qui se passe à l'intérieur de l'organisation, entre les membres, en filigrane, parallèlement à l'action elle-même. » A la Halle aux sucres, cette analyse des modes d'action et d'organisation donne au workshop son horizontalité. Sur le modèle des « forums ouverts » organisés dès les balbutiements de Transition Town Totnes, l'ordre du jour est défini par les participants, et Rob Hopkins, volontairement en retrait, parle en premier lieu sur l'expression de leurs besoins et l'analyse de leur expérience, plutôt que



Conférence du 22 octobre 2017, Learning center Ville durable

sur la transmission d'une recette clé en main. Sa discrétion conforte du reste l'éthique de la transition et son souci d'empowerment : éviter le « syndrome du fondateur » et les postures de gourou, favoriser l'écoute et la bienveillance sont encore les meilleures manières d'affirmer l'aspiration démocratique du mouvement et de conforter cette idée, exprimée dès le Manuel de la transition (éditions Eco-société, 2010), que « les gens ordinaires sont la solution ». « Notre façon de nous mobiliser, de communiquer, de donner aux autres envie d'y participer, tout cela compte énormément », résume ainsi Rob Hopkins dans Le pouvoir d'agir ensemble, ici et maintenant.



Conférence du 22 octobre 2017, Halle aux sucres

Penser global, agir local

Parce qu'elle a pour horizon la résilience, entendue comme la capacité d'une économie à absorber les chocs grâce à la diversité de ses activités, la transition passe aussi par une approche fine des dynamiques locales. Après avoir invité les participants du workshop à exprimer leurs attentes, Rob Hopkins les convie donc à une première activité : un mapping vivant. Les participants sont alors invités à se distribuer spatialement selon leur lieu d'habitation. C'est pour eux l'occasion d'identifier les initiatives et porteurs de projets situés dans leur périmètre immédiat, d'esquisser des liens, de susciter des actions communes. L'exercice offre en somme de mettre au jour très concrètement la dimension collective, réticulaire et surtout territoriale de la transition.

Né à quelques kilomètres du Schumacher college, le mouvement initié à Totnes a en effet emprunté d'emblée à l'économiste anglais sa célèbre for-

mule : « Small is beautiful ». « la localisation n'est plus un choix, écrit ainsi Rob Hopkins dans le Manuel de transition ; c'est la direction inévitable où nous nous en allons, à laquelle nous ne pouvons rien changer. » En cause : le pic pétrolier et le changement climatique, qui invitent à se projeter à

la Transition est un vaste réseau décentralisé de petites structures souples et autonomes

moyen terme dans une société capable d'assurer sans pétrole ses besoins de base. Dès 2007, ce credo a donné lieu à la réalisation d'un Plan économique local de Totnes : « Ce document analyse tout particulièrement les flux d'argent sur le territoire, décrit Rob Hopkins dans Le pouvoir d'agir ensemble, ici et maintenant. Il offre à la fois un diagnostic et un plan d'action (...) Ce rapport nous a permis de découvrir que chaque année les habitants de Totnes dépensent 30 millions de livres en nourriture dont 22 millions sont encaissés par les supermarchés. Si les consommateurs de cette ville orientaient seulement 10% de l'argent dépensé dans les grandes surfaces vers les commerces locaux, ils injecteraient 2 millions de livres chaque année dans l'économie locale. » Le développement d'une économie résiliente n'est du reste pas le seul enjeu soulevé par la promotion de l'échelle locale : c'est aussi une manière de renforcer une communauté, d'y intensifier les liens, d'y créer de la confiance.

Le management de l'alternative

Cette capacité de la transition à partir du territoire et son économie est sans doute pour beaucoup dans sa force de séduction et sa viralité (aujourd'hui, elle est présente dans une cinquantaine de pays et bénéficie d'une visibilité médiatique importante). Rob Hopkins est un pragmatique : il sait que le changement climatique est peu mobilisateur, bien moins en tout cas qu'une initiative concrète, a fortiori si elle est créatrice d'emplois et d'activités. Depuis la publication du

Manuel de transition, il se montre donc soucieux d'offrir des outils, des méthodes de nature à conforter l'efficacité des initiatives engagées. Cette approche managériale se retrouve dans l'exercice proposé en seconde partie du workshop. L'Anglais invite alors trois groupes à établir rétrospectivement la chronologie d'une initiative

de transition déjà menée par certains participants à l'aide de « cartes-ingrédients ». Celles-ci regroupent en diverses thématiques les actions susceptibles d'être menées lors de la conduite d'un projet. Assis à même le sol, les membres de chaque groupe écoutent le porteur de projet retracer la genèse et le développement de tel événement ou telle initiative, et disposent les cartes devant eux à mesure qu'il décrit sa démarche. Ils sont ensuite invités à présenter le résultat de l'exercice, à identifier quelles « cartes-ingrédients » ont été mobilisées, et lesquelles sont restées entre leurs mains. La méthode, ludique et participative, offre de passer l'expérience au filtre de la gestion de projet.

Elle est emblématique d'un mouvement de l'entrepreneuriat (« be entrepreneurial », conseillera le lendemain Rob Hopkins dans son allocution), et dont l'initiateur, qui se décrit lui-même volontiers comme un entrepreneur, entend bien dépasser l'opposition classique entre un développement économique néolibéral chevillé à la croissance et une écologie volontiers décroissante. Pour l'Anglais, il s'agit aussi d'offrir des alternatives à un mode d'organisation dont le modèle, bienveillant, se solde bien souvent par l'épuisement de ses membres...

Le pouvoir d'agir ensemble, ici et maintenant

Un storytelling positif

Après cette analyse de cas pratiques, le workshop s'est achevé par un dernier tour de table, destiné à opérer la synthèse des activités pratiquées. Plus disert qu'en introduction, Rob Hopkins dispense quelques conseils. Premier d'entre eux : la nécessité d'élaborer un récit positif. Dès ses débuts, la Transition affirme en effet les vertus du storytelling. Cette volonté de parer le mouvement d'atours positifs a d'abord des raisons

tactiques : elle est mobilisatrice, et permet d'éviter les affects négatifs - à commencer par la peur et le déni - liés à la diffusion d'informations alarmantes.

« C'est une chose de faire campagne contre le changement climatique, explique l'Anglais dans le Manuel de transition, et une autre de présenter une vision irrésistible et attachante du monde de l'après-pétrole, qui donne aux autres l'envie d'y aller. » D'où l'importance, pointée également en conclusion du workshop par Rob Hopkins, de ménager pour chaque projet, chaque événement, des moments de célébration, y compris en cas d'échec.

« La transition est fun, dira-t-il le lendemain lors de sa conférence à la Halle aux sucres. Elle tient davantage de la fête que de la manifestation. » La mise en œuvre d'un récit positif a aussi des vertus « entrepreneuriales » : elle libère l'imagination, terreau propice à l'innovation sociale dont a besoin la société pour faire face aux grands défis contemporains. « Le naufrage du Titanic est un échec de l'imagination », affirmera Rob Hopkins le lendemain lors de sa conférence, et le changement climatique est le plus grand échec de l'imagination ». 🍀



01 La High Street dans le centre de Totnes

02 Intervention de Rob Hopkins à la conférence de la Halle aux sucres

03 / 04 Atelier de Rob Hopkins avec porteurs de projets de la transition
photos : Learning center Ville durable



Le journalisme de solution doit monter en puissance

Par Fanny Agostini
Journaliste, présentatrice de Thalassa sur France 3



Nous sortons d'un été cataclysmique. En France, il s'agit du deuxième été le plus chaud depuis le début du siècle dernier. En Méditerranée la température de l'eau, même en profondeur, est anormalement chaude et représente un réservoir d'énergie potentiellement dangereux car des épisodes cévenols de cet automne pourraient, en répercussion, être ultra violents. Dans le monde, les records de chaleurs sont innombrables et certaines régions comme la Californie et la Colombie Britannique sont en proie à des incendies sans précédent. Mais ce qui est le plus alarmant c'est que cette actualité devient la norme.

Dans tous les media, le rôle de la planète est de plus en plus audible. Que ce soit au cours du bulletin météo ou sur les plateaux des chaînes d'information en continu, débats et reportages, nous sommes copieusement nourris de nouvelles alarmistes sur l'ampleur mondiale du phénomène de la dégradation de la planète, de sa dangerosité pour l'homme et de son accélération fulgurante.

Le constat est le même qu'il s'agisse de la perte de la biodiversité ou de l'angoisse des scientifiques vis à vis de la 6^{ème} extinction de masse des espèces qui pourrait survenir prochainement. La sonnette d'alarme a été tirée plus d'une fois concernant le seuil d'irréversibilité avec lequel nous sommes en train de flirter y compris en ce qui concerne les océans et leur plastification.

Des émissions comme « Cash Investigation » ou « Complément d'enquête », « Capital », et d'autres, nous alertent aussi avec, au moins une fois par semaine, leurs lots d'inacceptables révélations. Elles sont nécessaires et utiles dans le débat public, car elles dénoncent et pointent les défaillances d'un système à bout de souffle reposant sur les énergies fossiles, la prédation des ressources naturelles et leur impact sur la santé. Mais sont-elles mobilisatrices ? Être informé serait-il suffisant pour changer de logiciel et opérer une transition structurelle de nos modes de vie ? NON. La réponse est non !

La peur inhibe, démobilise et désolidarise souvent. L'abondance de l'information sur les sujets environnementaux a un pouvoir anesthésiant. Ce contre-effet n'est évidemment pas l'intention première de la presse, mais fait figure de dommage collatéral dans une époque où nous avons plutôt besoin d'être soudés et inventifs, optimistes et révolutionnaires.

Non, les journalistes ne sont pas des dramaturges et peuvent aussi être un levier efficace pour informer, éduquer et galvaniser les citoyens. Fort heureusement, un journalisme de solution émerge en diffusant la connaissance et en proposant des actions concrètes que chacun peut intégrer à son quotidien. Ce journalisme est désormais de plus en plus visible, lisible et suivi. Des nouveaux médias comme Brut ont un impact fort, en particulier sur la jeunesse. Les fondateurs, Renaud

Le Van Kim, Laurent Lucas et Guillaume Lacroix ont opté en 2016 pour un média d'information innovant car exclusivement en ligne. Ils diffusent un contenu qui décroissent les sujets nature. Et ça marche ! 80 pour cent des personnes qui les suivent sur Facebook ont moins de 35 ans.

Des émissions comme « De cause à effet » sur France Inter ou « Circuits courts » sur Europe 1 s'inscrivent dans cette même démarche de proposer des voies d'avenir. Elles ne se limitent pas seulement à un constat désolant, elles tracent des perspectives et proposent des orientations.

À titre personnel, je m'efforce d'impulser via le magazine Thalassa sur France 3 une nouvelle façon de parler de la mer. Il s'agit de mettre en lumière les acteurs qui « font » au sens noble du terme, et qui nous montre le chemin d'un avenir plus séduisant. C'est une priorité. Je suis convaincue que c'est en mettant en avant les pistes de solutions et en donnant la parole à tous ceux qui se retroussent les manches que l'effet d'entraînement sera possible. Le film Demain de Cyril Dion a connu un succès fascinant parce qu'il nous a raconté l'histoire d'individus mettant le monde en mouvement. Cette formidable chaîne humaine existe mais nous ne la montrons pas suffisamment ou alors nous la montrons trop souvent sous la forme d'initiatives isolées ou anecdotiques.

Fort heureusement, un journalisme de solution émerge en diffusant la connaissance et en proposant des actions concrètes

L'innovation n'est pas seulement technologique, elle est aussi sociétale : lorsque les comportements sociaux s'agglomèrent, s'additionnent et se multiplient, il peut en résulter un basculement général. Je suis pour un journalisme qui stimule et galvanise plutôt qu'une accumulation de mauvaises nouvelles quotidiennement renouvelées, un buzz en chassant un autre. Je suis également pour un journalisme engagé. L'engagement ne vient pas mettre à mal l'objectivité du métier lorsqu'il s'agit de sauver notre espèce. Les journalistes de Charlie Hebdo ont d'ailleurs lancé en ce 12 septembre un appel inédit, invitant toute la population, toutes les obédiences, tous les politiques à se positionner pour l'arrêt immédiat de l'usage des pesticides. C'est une grande première dans le monde journalistique. Cette mosaïque humaine de bonnes idées, d'innovations et de courage peut rester diffuse et éparse si on ne s'y intéresse pas mais elle peut aussi prendre corps et former un dessein commun lorsque nous prenons du recul pour l'analyser.

C'est à nos media qu'il incombe de prendre la distance suffisante pour nous montrer cette réalité d'un monde qui change... pour le meilleur ! 🍀



ACTUALITÉS ET RENDEZ-VOUS



9-10 octobre 2018

BEFFROI DE MONTROUGE / PORTE DE PARIS

ASSISES NATIONALES DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Organisées par le ministère de la Transition écologique et solidaire et par l'ADEME. Comprendre comment changer les comportements sur la durée en faveur de la qualité de l'air intérieur et extérieur, dans tous les secteurs d'activité : collectivités, entreprises, monde agricole, associations.

Contact : Sylvie GUYADER, Chargée de communication
sylvie.guyader@ademe.fr



**20 octobre
au 16 juin 2019**

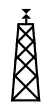
LEARNING CENTER
VILLE DURABLE
DUNKERQUE - 59

LANCEMENT DU CYCLE OR NOIR - RUÉE, MARÉE, VIRAGE.

Peut-on vivre sans pétrole ? Une exposition temporaire accompagnée d'une programmation diversifiée, de débats, rencontres, événements, ateliers, spectacles pour explorer notre l'addiction au pétrole et les voies d'une société libérée de cette dépendance.

14h30 : Conférence gesticulée d'Anthony Brault suivi du propos inaugural de Carola Hein, Commissaire de l'exposition.
16h30 : inauguration de l'exposition.

Contact : hallesauxsucres@tud.fr
Tel : 03 28 64 60 49



6 au 7 novembre 2018

PORTE DE VERSAILLES - PARIS 15^E



5^{ÈME} EDITION DU SALON SMART CITY + SMART GRID

Salon grand public et professionnels / Gratuit
Véritable plateforme de rencontres, d'échanges et de débats entre porteurs de projets urbains (élus et cadres territoriaux) et fournisseurs d'équipements pour la ville durable et connectée. L'édition 2018 se tiendra de nouveau en parallèle du salon IBS Intelligent Building Systems.

Contact : Guillaume Courcelle
Téléphone : 0144398522 - Obtenir plus d'infos et/ou s'inscrire



7 au 8 novembre 2018

VILLENEUVE D'ASCQ - 59



CONGRÈS INTERNATIONAL [AVNIR] : L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE : INNOVER AVEC LA PENSÉE CYCLE DE VIE

Salon professionnel - 8^{ème} édition :
Réunira les acteurs privés, publics et associatifs pour échanger sur la production durable, le marketing écologique, les modèles économiques vertueux, l'innovation durable par secteur, nouvelles méthodes et approches autour de la Pensée en Cycle de Vie et les politiques publiques.

Retrouvez le programme : <https://congres.avnir.org/le-programme-du-congres-avnir/>

Inscrivez-vous avant le 30 septembre pour bénéficier de tarifs préférentiels !

Contact : Lilliad - Villeneuve d'Ascq (59) - France
avnir@cd2e.com



7 au 9 novembre 2018

DUNKERQUE ET LILLE - 59

39^E RENCONTRE DES AGENCES D'URBANISME

Design et Innovation sont les maîtres mots de cette prochaine édition des Rencontres des agences d'urbanisme qui rassemblent les professionnels et acteurs du développement urbain. L'accent sera mis sur la créativité et l'expérimentation dans la conception des politiques publiques et des projets urbains et territoriaux, en s'appuyant notamment sur la logique de design qui redonne la priorité à la prise en compte des usages et des usagers.

Contact : 39erencontre@gmail.com



17 au 25 novembre 2018

DANS TOUTE L'EUROPE



SEMAINE EUROPÉENNE DES DÉCHETS

13 500 actions organisées dans plus de 27 pays européens (en 2017). Le concept de la SERD est basé sur la prévention des déchets c'est-à-dire avant que ce dernier ne soit produit, car le meilleur déchet est celui que l'on ne produit pas.

Contact : Manuela ALVES MARINHO, Chargé(e) de communication
manuela.alvesmarinho@ademe.fr



23 Novembre 2018

BORDEAUX - 33



LES TERRITOIRES, AU COEUR DE LA LUTTE CONTRE LA PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE.

3^e colloque de l'ONPE
(Observatoire national de la précarité énergétique).
A la croisée des initiatives locales, nationales et européennes, cet événement mettra à l'honneur les territoires et proposera un éclairage sur l'actualité, les retours d'expérience et les outils à la disposition des acteurs de la précarité énergétique.



27 au 30 Novembre 2018

LYON - 69



SALON POLLUTEC - SALON INTERNATIONAL DES ÉQUIPEMENTS, DES TECHNOLOGIES ET SERVICES ENVIRONNEMENTAUX.

Les solutions permettant d'utiliser les ressources d'une manière plus efficace, de lutter contre le changement climatique et ses impacts territoriaux, d'améliorer le cadre de vie ou de préserver la biodiversité.

Contact : Tél : +33 (0)1 47 56 51 92 / service-visiteur@pollutec.com



5-6 décembre 2018

LENS - 62

RENCONTRES NATIONALES : TERRITOIRES DE L'APRÈS-PÉTROLE : LATOUT DU PAYSAGE.

Conférence grand public et professionnels
Une exploration du bassin minier sur les paysages de l'après-carbone et un échange d'expériences européennes inspirantes sur l'approche paysage comme clé d'entrée de la transition énergétique.

Renseignements : contact@paysages-apres-petrole.org



22-24 janvier 2019

DUNKERQUE - 59



LES 20 ANS DES ASSISES EUROPÉENNES DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE.

Trois jours d'inspiration, débats, explorations, controverses où il sera question de métamorphoses énergétiques, avec des tables rondes, ateliers, visites, rencontres « b to b » et une programmation off qui se prolongera jusqu'au 15 février. Ces assises nées à Dunkerque il y a 20 ans sont le fruit d'un partenariat qui s'est construit au fil des éditions avec les villes de Grenoble, en premier, puis de Genève et Bordeaux qui en sont aujourd'hui les grandes promotrices.

Contact : COPPIN - olivier.coppin@tud.fr



5-6 Février 2019

MONTPELLIER - 34



1^{ÈRES} ASSISES TERRITORIALES DE LA TRANSITION AGRO ÉCOLOGIQUE ET DE L'ALIMENTATION DURABLE.

Les 1^{ères} assises territoriales de la transition agro-écologique et de l'alimentation durable permettront à tous les acteurs concernés d'échanger et de débattre autour des stratégies alimentaires territoriales.

Contacts : Serge BONNEFOY,
secrétaire technique de Terres en Ville
serge.bonnefoy@terresenvilles.org - 04 76 20 68 28
Elisabeth OFFRET, responsable pôle de compétences Paysage et biodiversité, CNFPT/INSET Montpellier
elisabeth.offret@cnfpt.fr - 04 67 99 76 51

Ici ou Là. D'une ville l'autre.

Par Mériam Korichi
Philosophe et metteuse en scène,
créatrice des Nuits de la philosophie

www.nightofphilosophy.com

**Paris-Athènes-Téhéran-
Varsovie-Venise-New York-
Washington-Rio de Janeiro-
Lima-Londres-Tirana-Palerm-
Marseille-Paris : douze villes
traversées entre septembre 2017
et septembre 2018. Douze mois,
douze villes et retour.**



À la fin tu es las de ce monde contemporain ?
De ce monde urbain ?

C'est le moment du flottement. Du doute. Il y a un siècle Apollinaire écrivait : « À la fin tu es las de ce monde ancien » et en appelait justement, dans « Zone », à l'adoption du paradigme moderniste embrassant avec ferveur le mode de vie urbain. Même si le choc était violent devant le phénomène alors tout nouveau de ces « villes qui tout le jour tournaient et vomissaient la nuit le soleil des journées », c'était certain, c'était là que ça allait se passer dans les décennies à venir, que les humains allaient se concentrer, se masser, vivre, s'exalter, s'intoxiquer, enfanter et mourir.

Apollinaire avait raison. L'urbanisme s'est développé. Exponentiellement. C'est vertigineux. C'est hirsute. Et maintenant les boussoles s'affolent.

Entre les Zones, les ZUP, puis les ZAC, et maintenant les zones périurbaines, Les Centres, dépassés, ceinturés par des successions de rocadés Nord, Sud, Les Grandes Enseignes exportant partout leur « beauté d'aéroport » comme dit si bien Annie Lebrun,

Tu erres ? As-tu perdu tes repères à travers tout ça qui travaille si résolument à l'enlaidissement du monde, comme s'il était un projet délibéré ? Désespères-tu devant le devenir suburbain des villes ?

La cité a abdiqué la solennité antique de la division symbolique et fonctionnelle de ses districts, la netteté de ses contours anciens. L'enclos n'est plus de mise et la cité croît désormais linéairement proliférant le long de routes, étrange labyrinthe - ça défile, tout se ressemble, on s'y perd.

La belle totalité urbaine est derrière nous, disparue ou muséifiée. Les utopies modernistes ont tourné court, laissant des beaux vestiges qui n'ont pas été les matrices des villes d'aujourd'hui, encore moins de demain.

Car les mégapoles se multiplient, s'étendent. Le modèle des villes tentaculaires, loin de se démentir, transforme l'eau des mers en terrains constructibles, colonise les terres rurales, sauvages.

Pour le pire ? La terre suffoque sous cette prolifération de bitume, béton, plastique, électricité, électronique, électromagnétique, ponctuée de quelques panneaux solaires, de quelques immeubles « éco-responsables », de quelques quartiers piétonniers, de quelques murs envahis de végétation, de quelques toits-terrasses transformés en potagers, merveilleux jardins suspendus au-dessus du trafic infernal, de quelques jardins botaniques grandioses - là, certes, l'injustice règne, extrême - inégalité radicale entre les villes du point de vue végétal : Rio, ville sanglante, mais sa luxuriance insolente et indolente enivre. Mais quelle est la qualité de la vie humaine dans ces villes comme des jungles ? La vie humaine urbaine, pour la plupart, est-ce autre chose que de la survie ? Au dehors, tenue de combat conseillé.

Tu peux bien aller partout, mais avec ta tenue camouflage, ta combi intégrale, combi anti-cambouis ou voile intégral, prêts et prêtes à affronter l'hostilité du milieu et à en découdre. Et au-dedans, on se protège, on verrouille. Et même au dehors, on peut se retrancher au-dedans. Et l'enfer des villes, c'est l'enfer des voitures. Toute vitre relevée - les contraintes, et la chaleur sont trop fortes, on se retranche, comme à Téhéran. Dans sa voiture, on est le roi de sa petite - néanmoins sienne - principauté, seul à bord à décider, ceci du moins est à moi.

Les mégapoles sont-elles les incubatrices de solitudes futures immenses, tragiques agrégats d'isolats ? L'urbanisme contemporain a-t-il fait disparaître l'urbanité ? Que reste-t-il de son sens premier, à savoir : « qualité de ce qui est de la ville » qui désignait au 14^e siècle la politesse de mœurs par opposition à rustique ? Urbanité signifiait douceur alors. Mais voilà, au 19^e siècle, Baudelaire, face aux

grandes transformations haussmanniennes de Paris, sent qu'on transforme sa ville à la hache : « Le vieux Paris n'est plus (la forme d'une ville/ Change plus vite, hélas, que le cœur d'un mortel) ».

Mais : et si aujourd'hui le cœur d'un mortel changeait plus vite que la forme d'une ville ? Et si cette plasticité affective, plus potentielle donc plus indéterminée que par le passé, permettait la renaissance d'une certaine convivialité urbaine, partout chez elle ? Les humains continuent de se masser dans les villes, y travaillent, vivent les uns sur les autres, vivent ensemble, débordent sur les trottoirs, s'installent à des tables sorties cycliquement dans les rues, empiétant sur le bitume, le réchauffement climatique aidant, ripaillent, boivent et veillent. La beauté et l'extravagance des nuits urbaines triomphent alors des craintes et crispations obscures, et de l'obscurantisme.

Il y a certainement un caractère forcené de l'urbanisation, et elle a des conséquences funestes mais elle exprime aussi et surtout la puissance du désir et de l'appétit humains, et sa nécessité. Lima ainsi surgit au-delà des Andes, ville-bout du monde colorée et amoureuse, parsemée de parcs dédiés à l'amour avec des statues géantes d'étreinte, clou du réel urbain, mégapolistique, 40 km d'étendue hérissée de hauts immeubles décidément modernes, tout contre le Pacifique, ville résolue et inlassable, édifiée sur une terre désertique, végétalisée à la force du poignet, parce qu'il ne pleut jamais.

Il faut suivre la ligne de fuite des villes, ne pas les laisser te fuir justement, explorer, percer le dur de leur urbanisme implacable. Y aller, aller sur zone, physiquement, non seulement voir en peinture, de loin, mais marcher, tracer sa route, regarder, remarquer, noter, quelque fois s'arrêter, bifurquer, aller voir de plus près, vérifier : qu'est-ce qui se

passe là-bas, dans cette rue, ce recoin, cette impasse. S'inscrire dans la ville, même et surtout quand elle se délabre, se vide, est au bord de l'implosion. Ce projet volontariste et utopique - au sens de contre-dystopique - puise à l'esprit anarchitectural du pionnier et génial artiste Gordon Matta-Clark.

La ville crée des flux, des reflux, des poussées, des élans d'occupation des sols et de délocalisation, ressac de l'urbanité. Tu te positionnes, puis tu te déplaceras, tu bougeras, sans doute. Tu expérimentes la vitesse dans la ville, le déplacement vital, vivifiant, d'une zone à l'autre. Tu arpentes donc tu es chez toi. Tu expérimentes dans ce déplacement fondamentalement contemporain à l'intérieur d'une ville, et d'une ville à l'autre, des différentiels de vitesse, inouïs. À tel point qu'il te semble avoir testé le principe quantique d'Heisenberg dans l'univers des villes. Quand l'ancrage est précis, défini, tu perds ta vitesse, au sens où la vitesse n'est plus la variable qui compte pour toi à ce moment-là. Il y a des villes qui arrêtent la vitesse, leur patine témoigne des épaisseurs de temps traversés, emmagasinés, le temps s'est fait murailles et arrêtent la vitesse - à Palerme, concentré syncrétique des civilisations méditerranéennes greco-romaines-phéniciennes-arabo-normandes, on dépasse le mur d'urbanité,

Comme on dépasse le mur du son.

Quand on parvient à être Ici, la vitesse est infinie. Quand on va Là, on doit prendre de la vitesse, et alors on doit se désancrer, et il n'y a plus d'Ici, et la vitesse compte de nouveau. Avec cet apprentissage du passage, du déplacement, peut-être réussira-t-on à passer sous les radars, nous les individus des multitudes. Voilà le 21^e siècle et son alternative urbaine : occupy ou flash mob, Ici ou Là. Et bientôt, Ici et Là : on aura la capacité d'ubiquité, et ce sera une qualité urbaine. ➤

¹ Premier vers du poème
« Zone » qui ouvre le recueil
Alcools, paru en 1913.

² Tiré du poème
« Le voyageur », op. cit.

³ Ce qui n'a pas de prix,
Stock, 2018, voir p. 92
et chapitre III passim.

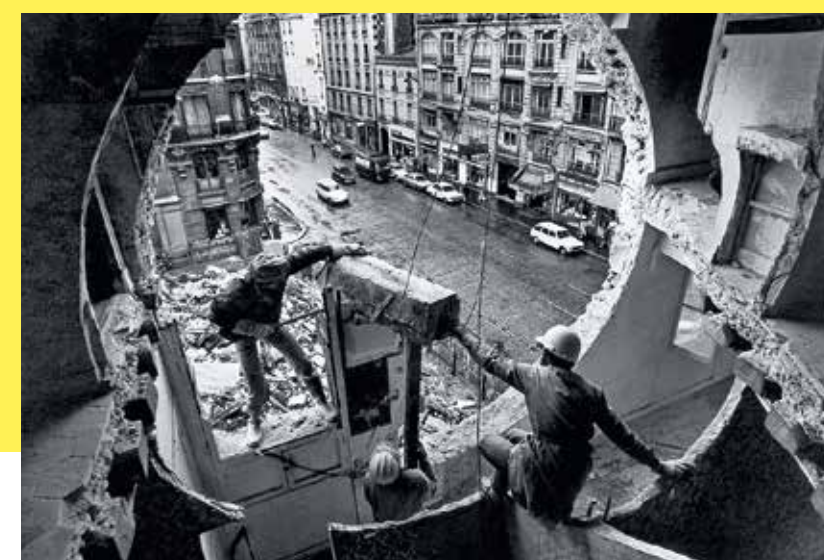
⁴ « Le cygne »,
dans Les Fleurs du mal.

⁵ Le Bronx Museum
(du 8 novembre 2017 au 8 avril 2018),
puis le Jeu de Paume à Paris
(du 5 juin 2018 au 23 septembre 2018)
ont accueilli une exposition
consacrée à l'inlassable travail
de Gordon Matta-Clark d'inscription
dans les quartiers urbains, usines
et autres édifices désaffectés,
ou au bord de la démolition.
Un livre a été publié à cette occasion :
Gordon Matta-Clark, Anarchitecte,
Antonio Sergio Bessa et Jessamyn
Fiore (dir.), Jeu de Paume, Paris, 2018.

Page ci contre :
gargouille de Notre-Dame,
surplombant Paris.

Ci-dessous :
Gordon Matta Clark au travail

© Harry Gruyaert / Magnum Photos
© 2018 The Estate of Gordon Matta-Clark



Clin d'œil

Matthieu Venot
est photographe. Il vit à Brest et
expose en France et à l'étranger. En concentrant
son cadrage sur des détails architecturaux et du paysage,
il adopte des points de vue constructivistes, parvient à créer
des images abstraites et géométriques, lumineuses et colorées.
Les lignes se croisent et se superposent, les formes se détachent de
ce fond bleu jusqu'à nous faire oublier ce que l'on regarde. Il a bénéficié
d'une commande et d'une exposition au Learning center Ville durable
durant l'été 2018. L'image ci-contre a été prise sur le port de Brest,
à l'entrée de la Manche. En bas de la grue on aperçoit une
hydrolienne, prête à être immergée, pour contribuer
prochainement au 70% d'énergies marines
de l'île d'Ouessant.

Photo : Hydro / Brest, septembre 2018





MANIFESTE

Pourquoi une revue ?

La Ville de Demain réclame notre mobilisation. Pour paraphraser Paul Eluard, un meilleur monde est possible mais il est dans celui-ci. Nous en sommes parties prenantes et bâtisseurs, interdépendants, c'est le nôtre, il n'y a pas de plan B. Faire une revue aujourd'hui peut paraître anachronique. Ou pas ! Par cette revue, nous désirons susciter une communauté de pensée, dont le Learning center *Ville durable* souhaite être un des artisans fédérateurs.

Ouvert depuis 2015 dans la Halle aux sucres à Dunkerque, les missions du Learning Center se résument en quatre actions : Sensibiliser, faire Science, Rayonner et faire Réseau. Depuis le finistère transfrontalier du nord de la France, territoire portuaire et industriel, notre ambition doit se frayer une géographie partagée avec tous les acteurs de transitions. Acteurs réunis au sens large, des professionnels, experts, chercheurs et aussi les citoyens, engagés, militants, ou simplement conscients des enjeux d'un monde qui ne semble plus tout à fait tourner rond. Et confrontés à des menaces inéluctables : dérèglement climatique, épuisement de ressources, famines, pollutions et menaces environnementales, intoxications, inégalités, indifférences...

Transiterres, titre emprunté à l'environnement portuaire avec ses transitaires chargés d'organiser le cheminement de marchandises, veut véhiculer idées, expériences et pratiques. C'est une revue les 2 pieds sur terre, à perspective humaine, une revue de passeurs tout autant qu'une revue qui cherche un passage, des passerelles, propose des chemins. La Ville de demain est collaborative, ouverte, et nécessairement citoyenne. La revue croisera les regards, questionnera ce qui fait société, partagera toute expérience contribuant aux travaux, attisera nos sensibilités, visitera notre humanité. Ce numéro zéro ouvre une aventure éditoriale, prolonge l'empreinte physique à la Halle aux sucres, questionne et pollinise toute les dynamiques de transition.

**C'est cette aventure que nous ouvrons,
elle est désormais vôtre, bienvenue.**