



Villes durables

Une approche opérationnelle pour les villes du Sud

Actes de la journée annuelle d'Étude AdP – Villes en Développement

CNAM - Paris

14 septembre 2012

Réalisation Tiphany François et Lucie Van Der Meulen
Sous la direction de Xavier Crépin

Villes durables : une approche opérationnelle pour les villes du Sud
Vendredi 14 Septembre 2012
Amphithéâtre Jean Prouvé
CNAM (Conservatoire National des Arts et Métiers)
292, rue Saint-Martin - Paris 75003

*Les défis de la « ville durable »
dans les pays émergents et en développement*

Dans sa déclaration finale, « L'avenir que nous voulons », adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies, la conférence RIO+20 de Juin 2012 a doté les villes d'une légitimité incontestable dans l'agenda international du développement durable. Elle a promu la planification territoriale à long terme et elle a encouragé la mobilisation des autorités et des acteurs locaux dans la maîtrise de la croissance urbaine, Privilégiant les partenariats, elle a invité tous les professionnels des villes à s'associer à cette ambition.

C'est dans cet esprit que "AdP Villes en développement" a organisé sa journée d'échanges 2012 autour du thème « Villes durable, une approche opérationnelle pour les villes du sud ». Les exemples et les expériences présentés lors de cette Journée ont permis de mettre en question le concept de "développement durable" en s'intéressant aux conditions concrètes de sa mise en œuvre dans les villes du sud. Les grands défis auxquels celles-ci sont confrontées ont été jusqu'ici le plus souvent traités de manière très sectorielle, au détriment d'approches globales et transversales qui nécessitent un renouvellement de leurs méthodes de planification et une refondation de leur gouvernance. Dans les villes du sud comme dans les villes du nord -et la Journée AdP 2012 en a donné de nombreux exemples- il faut intégrer dans une même réflexion les ressources économiques et matérielles du territoire, son organisation spatiale, son environnement physique et naturel et les interactions concrètes entre les espaces urbanisés et les sites d'extension.

Le défi de la ville "durable" est aujourd'hui lancé sur tous les continents. Au nord comme au sud, ce défi ne sera relevé qu'en prenant en compte la spécificité des situations, en exploitant les savoirs faire locaux et en favorisant l'échange d'expériences. La Journée AdP 2012 y a apporté sa contribution.

Marcel BELLIOT
Président de "AdP Villes en développement"

LE CADRE NORMATIF DE L’ACTION DES VILLES DURABLES	7
❖ Comment la notion de ville durable peut-elle faire évoluer la gestion des villes dans les pays du Sud ? par Youssef DIAB	9
❖ Une vision internationale des villes durables, la campagne urbaine mondiale – ONU-Habitat par Christine AUCLAIR.....	17
LES GEOGRAPHIES	25
❖ Renouveau urbain du centre ville de Rio de Janeiro – Brésil par André-Marie BOURLON	27
❖ L’urbanisation durable en Chine : défis et enjeux par François GIPOULOUX	33
❖ Retours d’expériences d’éco-quartiers dans les villes arabes : un outil pertinent pour les villes du Sud ? par Pierre-Arnaud BARTHEL.....	39
LES APPROCHES OPERATIONNELLES	47
❖ Ville durable dans les deltas du Bangladesh et du fleuve Niger au Mali par Vincent ROTGE.....	49
❖ Revisiter les techniques traditionnelles de construction pour un bâti urbain durable par Nicolas DUTREIX et Dominique SELIER.....	61
❖ Le temps des solutions pour l’eau et l’assainissement dans les villes du Sud par Jean-Hugues HERMANT	67
PAROLES D’ELU	73
❖ Paroles d’élus – Interview de Claude JAMATI, maire de Bailly (78)	75
BIBLIOGRAPHIE	81



CADRE NORMATIF DE L'ACTION SUR LES VILLES DURABLES

- Comment la notion de ville durable peut-elle faire évoluer la gestion des villes dans les pays du Sud ?
Youssef DIAB - Université Paris Est / Ecole des Ingénieurs de la Ville de Paris
- Une vision internationale des villes durables, la campagne urbaine mondiale
Christine AUCLAIR - ONU-HABITAT

COMMENT LA NOTION DE VILLE DURABLE PEUT-ELLE FAIRE EVOLUER LA GESTION DES VILLES DANS LES PAYS DU SUD ?

Par Youssef DIAB

Professeur des Universités, Université Paris Est (UPE)

Directeur Scientifique de l'Ecole des Ingénieurs de la Ville de Paris (EIVP)

Eléments de contexte

Dans le cadre des politiques de coopération décentralisée et de soutien apportées par les bailleurs de fond internationaux, deux approches sont souvent opposées. D'un côté le développement économique local et de l'autre la participation au financement des infrastructures.

Les principes de base du développement urbain durable consistent à trouver un compromis raisonnable entre les enjeux environnementaux, sociaux et économiques avec une gouvernance locale active et efficace en matière de décision et d'action publique.

La ville durable : un nouveau paradigme pourtant difficile à conceptualiser

La notion de développement durable a connu un succès international à la fin des années 1980, puis a rapidement investi le champ des politiques urbaines et de la fabrique de la ville. Tous les acteurs politiques et municipaux présentaient les trois cercles vertueux imbriqués du rapport Brundtland comme un élément moteur de leur ville de demain. Présentée comme la panacée aux problèmes économiques, sociaux et environnementaux, le développement urbain durable s'est imposé comme nouveau modèle urbanistique moderne. La diversité des termes utilisés pour s'y référer – ville fertile, ville rêvée, Ecoville Ecocité, villes à vivre... ; et même plus récemment le concept de la ville frugale – témoigne d'une convergence des volontés, des intentions et surtout des modes de penser la ville moderne, mais aussi de la difficulté à conceptualiser les enjeux et les bonnes pratiques du développement durable sur les territoires urbains, en particulier pour les villes du Sud. Par ailleurs, les questions d'échelles spatiales ne doivent pas être

oubliées, la confusion est aussi importante dans les projets urbains ou le terme écoquartier est déformé régulièrement dans l'acte de concevoir et surtout dans la gestion de ce type de fabrique.

« Il est difficile de conceptualiser les enjeux et les bonnes pratiques du développement durable sur les territoires urbains, en particulier pour les villes du Sud. »

Le travail de **conceptualisation** présenté et analysé dans cette contribution prend en compte des éléments spécifiques issus des observations territoriales mais surtout de retours d'expériences vécues et partagées dans les grandes métropoles du Sud. Il allie un travail de chercheur et de praticien. L'analyse se veut à l'interface des disciplines classiques qui dominent la pensée unique de l'urbanisme des pays du Sud.

A partir des questions que soulèvent l'emploi de la notion de durabilité dans les espaces urbanisés (ou des termes qui s'y rapportent) il convient de préciser la notion de ville durable et ainsi de proposer une approche conceptualisée.

Une tentative de compréhension du concept de la ville durable moderne

Aujourd'hui, une nouvelle tendance se dessine. Les « smart cities », ou villes intelligentes misent sur les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC). Même si les principes fondamentaux de ces technologies commencent à être anciens, leur application et utilisation en milieu urbain reste relativement nouvelles. Le tout numérique

déconnectées et peuvent même devenir nuisible pour la vie de la métropole. La complémentarité entre neuf et ancien reste d'actualité dans tous les territoires et dans toutes les villes du monde.

L'affirmation d'un développement urbain durable

Ces éléments de définition de la durabilité appliquée aux villes permettent de révéler la notion de développement urbain durable. Les maires font aujourd'hui face à des contraintes environnementales et écologiques de plus en plus prégnantes. Ils doivent faire en sorte de réduire l'empreinte écologique de leur territoire et pour cela la densification apparaît comme une bonne solution. La densification sous-tend effectivement un moindre besoin et une moindre consommation des ressources et en particulier énergétiques et suppose, par ailleurs, une ville plus propre et plus agréable. L'étalement urbain au contraire présente de nombreux désavantages en termes de consommation énergétique mais aussi en termes de coûts globaux (comme par exemple l'extension des réseaux). A partir de ces éléments, qui sont toujours objet de débats aujourd'hui, l'on peut lire l'évolution des manières de réfléchir et d'envisager la ville.

« La densification sous-tend une moindre consommation des ressources, en particulier énergétiques. »

Cette notion de la densification est souvent mal comprise dans les pays du Sud et considérée comme synonyme de solutions pour les pauvres ou d'une approche anti développement. Mais qu'entendons nous par développement urbain dans les villes du Sud ? La question reste ouverte et les réponses sont loin d'être connues d'avance. C'est un sujet d'actualité, par exemple dans les pays de l'Est et du Sud de la Méditerranée qui vivent leur transformation d'une manière brutale mais dont les causes profondes sont liées à cette équation difficile à résoudre. Comment concilier développement et réduction de la pauvreté avec les mêmes temporalités et par les bons acteurs locaux et même internationaux.

La pratique urbaine

Tous les grands opérateurs veulent désormais faire de la gestion intégrée, en particulier concernant les services énergétiques, les transports et l'eau. Pour ces services, en effet, il est aisé de calculer un bilan à partir de la production et de la consommation. En génie urbain, le chercheur s'inscrit en rupture avec ce modèle. La modernisation des services passe davantage dans la mise en œuvre de solutions locales. L'objectif est alors de travailler non plus sur la conception des systèmes urbains mais sur leur fonctionnement global avec une vision systémique. Il convient de s'interroger non plus seulement sur la finalité de ces services urbains mais d'engager une réflexion globale sur l'empreinte environnementale et sur les moyens à mettre en œuvre pour réduire celle-ci. Là aussi la notion d'empreinte écologique et les différentes déclinaisons (alimentaire, aquatique...) doivent être revisités avant de se risquer à les appliquer dans les villes du Sud.

« La notion d'empreinte écologique doit être revisitée. »

Globalement, l'une des questions majeures qui se posent dans ce contexte est celle de l'application de ces principes (que l'on tente de mettre en place dans les villes européennes) dans les pays du Sud. Les disciplines qui s'attachent à apporter des réponses à ces questions relèvent des sciences de l'urbanisme, de l'ingénieur, de l'environnement et des sciences humaines et sociales (en particulier de la gestion des risques).

Appliquer la notion de génie urbain à l'échelle micro

Pour bien comprendre les enjeux opérationnels qu'implique la ville durable il convient d'illustrer ce propos par un exemple significatif. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris. Ce PLU prévoit le développement de grands projets prioritaires parmi lesquels la création d'un écoquartier appelé la gare de Rungis (figure 2) sur un terrain de quelques hectares. La dimension spatiale modeste de ce projet, l'accompagnement technique fort et surtout la gestion politique et urbaine efficace de ce projet permettent de

tester de bonnes approches et de mettre en œuvre des solutions efficaces et durables. **Comment peut-on appliquer la notion de génie urbain moderne proposé à l'échelle de ce type d'opérations ?**

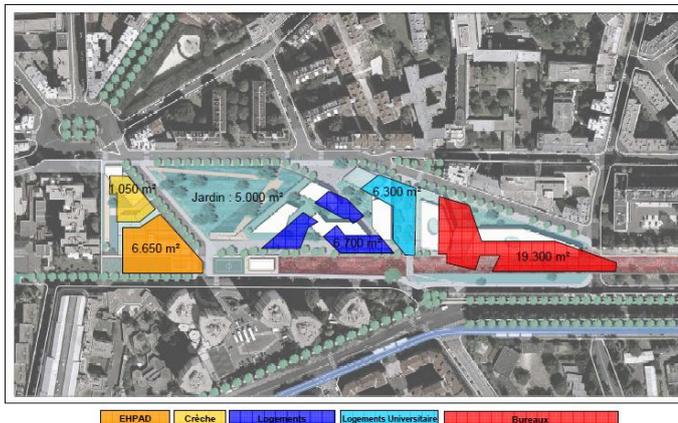


Figure 2 : Plan de l'éco-quartier Gare de Rungis
Source : Ville de Paris

Les opérateurs ont prévu, comme élément structurant du programme, une mixité fonctionnelle, typique des éco-quartiers. La proximité des réseaux permettrait aisément d'envisager une connexion aux réseaux existants. Mais l'objectif est de s'orienter vers une gestion optimisée de l'énergie, en valorisant notamment les énergies renouvelables et en particulier une volonté d'optimiser un potentiel solaire disponible et évalué avec une précision suffisante dès les phases amont du projet. **Il s'agit de développer un compromis pertinent et cohérent entre les services provenant des réseaux classiques et les énergies renouvelables** (avec des capteurs solaires thermiques et photovoltaïques par exemple). Sur ce quartier, relié au système d'égouts, deux canalisations de gros diamètre étaient déjà présentes et auraient pu être exploitées. Mais l'idée a plutôt consisté en une solution locale pour la collecte des eaux pluviales : l'eau pluviale est donc stockée en partie dans de vieux ouvrages rénovés pour répondre aux besoins d'arrosage et de propreté. Sans rentrer dans les détails techniques de l'ingénierie forte qui a accompagné de projet, les principes du développement urbain durable ont été, à notre avis, appliqués ont été appliqués d'une manière efficace pour répondre à une demande politique clairement formulée et sur une gestion participative du projet. A noter que l'implication des riverains de ce projet est un facteur important de son succès.

Technologies et outils d'aménagement : des outils nécessaires mais pas suffisants

Au-delà de ces interrogations, **se pose la question de la primauté des technologies dans la gestion des villes durables.** Dans un contexte où les villes et les territoires sont contraints par des plans climats et des bilans énergétiques tous azimuts, nous ne citons que les plus couramment utilisés : Diagnostic de Performances Energétiques DPE, Plan Climat Energie, Territoires PCET, Bilan carbone.... qui doivent être bons et respectent certaines normes et certifications, l'utilisation de techniques vertes est présentée par certains comme la solution miracle aux problèmes environnementaux.

« Les modes de vie se distinguent par leur diversité et nécessitent des solutions opérationnelles adaptées. »

Pourtant cette approche est d'autant plus réductrice qu'elle a tendance à proposer un modèle unique, répliquable dans tous les contextes, alors même que les modes de vie se distinguent par leur diversité et nécessitent des solutions opérationnelles adaptées. Paris et Bruxelles ne pourraient ainsi pas se satisfaire de panneaux photovoltaïques pour prétendre au titre de villes durables.

Les technologies apportent donc des réponses intéressantes pour le développement durable des villes mais doivent être utilisées de manière complémentaire et non de manière exclusive ou comme entrée principale pour la ville durable. La conception de la ville durable de demain n'est pas un catalogue de solutions technologiques à mettre en œuvre.

Dans le même ordre d'idées la multiplication des outils d'aménagement interroge sur la pertinence des solutions mises en œuvre. **Les « éco-cités, les éco-quartiers, la croissance verte » et autres expressions durables se multiplient, ne proposant toutefois le plus souvent qu'une approche technique et technologique aux problèmes identifiés.** Ces solutions listées à partir d'exemples concrets développés par quelques municipalités, alimentent la course à la technologie dans l'approche des villes durables. Ainsi, les collectivités formulent-

elles bien souvent des demandes de subventions pour l'implantation de technologies vertes sur une partie de leur territoire, fondant leur requête sur l'idée que les technologies sont la seule solution d'avenir pour les villes. Face à cette demande technologique, la notion d'espace, et en particulier d'espace public, est reléguée au second plan, alors même qu'elle devrait demeurer centrale dans la gestion urbaine. En effet, l'on peut toujours développer des voitures électriques, il n'en reste pas moins que l'espace est rare et que le trafic routier engendre bien souvent des effets négatifs.

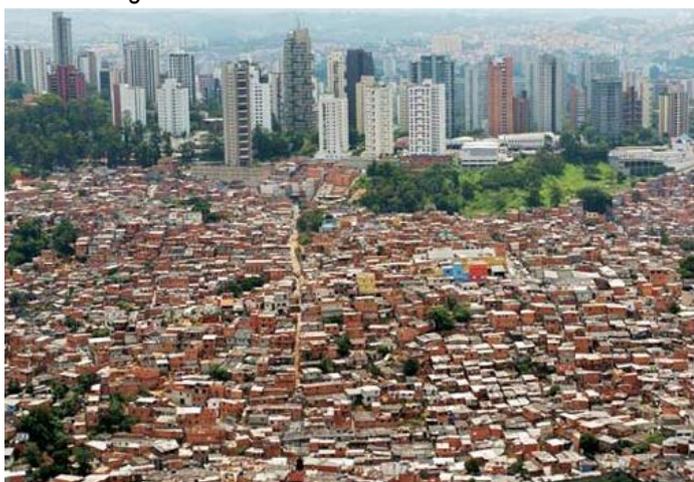


Figure 3 : Dharavi (Mumbai) avec 650 000 habitants sur 2 km²
Source : davidgreen.blogspot.com

La résilience ou 'l'inclusivité'?

Dans plusieurs villes des éco-quartiers se sont développés : à titre d'exemple dans certains quartiers de Stockholm et de Paris, des techniques innovantes pour réduire les déchets ont été mises en œuvre, de même que des modes d'acheminement de ces déchets ont été pensés pour ne plus faire circuler de véhicules dans cet espace. A Paris des opérateurs urbains ont installé à titre expérimental un système de récupération de chaleur produite par les égouts afin de participer à l'alimentation énergétique de bâtiments mitoyens à l'installation. Le local est très présent dans ces nouvelles approches et s'inscrivent pleinement dans le génie urbain moderne.. Pourtant ces initiatives, restent relativement isolées et peuvent difficilement faire l'objet d'un bilan précis et il est difficile de calculer ou d'identifier leurs effets ou impacts réels sur le quartier ou même sur la ville entière. Ce travail est fondamental et doit être réalisé avec un maximum de recul et neutralité.

Au Nord : une ville résiliente ?

D'autres exemples permettent d'envisager des réponses. Dans le cadre de l'exercice de créativité et d'imagination de la préfiguration des projets du Grand Paris, l'équipe Descartes piloté par l'architecte Yves Lion a mené un travail innovant, réalisé par Météo France, imaginant des solutions territoriales spécifiques et à grande échelle pour réduire les conséquences d'une éventuelle la canicule sur l'agglomération parisienne.

« Des solutions territoriales innovantes ont été imaginées pour réduire les conséquences d'une éventuelle canicule sur l'agglomération parisienne. »

Les scientifiques prédisent un réchauffement climatique pour les années à venir, avec des conséquences importantes sur notre environnement. **Pour faire face à ce changement majeur, voire pour freiner la hausse des températures il s'agit d'imaginer à une large échelle un système qui réduise les effets prédits par les scientifiques.** Pour cela, l'on peut envisager d'étendre les surfaces boisées aux abords de la capitale. En l'occurrence, d'après les analyses présentées et dans une configuration idéale et théorique, si certaines terres agricoles sont transformées en forêts les températures pourraient baisser d'environ deux degrés et les épisodes de canicule diminuer. Dans ce cas, des aménagements sont prévus pour anticiper des événements futurs : **on peut alors parler de ville résiliente, c'est-à-dire capable de faire face à une perturbation voire de réduire ou d'annuler, grâce à des aménagements spécifiques, les effets néfastes d'un événement programmé. Ce concept de ville résiliente fait l'objet de plusieurs recherches en cours.**

Au Sud : une ville inclusive ?

Dans les villes du Sud, les problématiques se posent souvent différemment. **L'étendue des quartiers informels, et précaires où se concentrent des populations en situation de grande pauvreté, interroge sur la capacité des villes à inclure l'ensemble de leur population (Figure 3).** L'idéal à

atteindre est le concept d'une inclusive. Dans cette perspective les pratiques locales pour l'aménagement et l'urbanisme privilégient la concertation entre les acteurs et la consultation des habitants et les projets de développement économique local.



Figure 4 : Concertation avec des mères de famille à Damas
Source : Programme MAM – Municipal Administration Modernization

Par ailleurs, certaines villes présentent des caractéristiques fortes, et sont exposées à des risques naturels importants. A Damas, une faille sismique traverse le Mont Qassioun : dans ces conditions est-il possible d'envisager une ville durable ? **Des stratégies ambitieuses peuvent être mises en place sur la base de concertation avec les habitants (Figure 4).** A Damas ce sont les mères de famille qui ont été consultées, pour travailler notamment sur les espaces publics et envisager de nouvelles utilisations ou de nouveaux usages des quartiers où jonchaient les déchets faute d'un ramassage suffisant des ordures. Une amélioration des réseaux existants a été envisagé et la construction de nouvelles infrastructures. Avec ces réaménagements une stratégie claire a été impulsée qui a permis de travailler avec la population et d'envisager la rénovation et la réhabilitation de certains quartiers.

Conclusion

Les besoins d'attractivité et de réduction de la pauvreté des pays du Sud encouragent l'émergence de la notion de la durabilité urbaine (Figure 5). Cela

nécessite la mise en œuvre d'articulations spécifiques entre techniques et innovations urbaines. Les enjeux des villes de demain et les jeux d'acteurs locaux doivent tous être étudiés et mis au service de la compréhension de la complexité d'un projet urbain local dont la temporalité ne correspond ni aux agendas politiques ni aux modes de gestion des finances publiques locales.

La concertation doit donc permettre le rapprochement entre les décideurs, les riches et les populations pauvres. Il faut travailler sur les processus de prise de décision pour impliquer l'ensemble des populations, et pour cela imaginer des instances et des modes de gouvernance adaptés et innovants.

« Le génie urbain est, à notre avis, un outil opérationnel pour la mise en œuvre d'une politique locale de développement durable. »

Un autre levier nous semble important. Le génie urbain est à notre avis un outil opérationnel pour la mise en œuvre d'une politique locale de développement durable. Cette politique doit permettre d'intégrer, aussi les nouvelles technologies liées à l'évolution des enjeux énergétique et numériques voulus par les villes. Les spécialistes en génie urbain sont des bons 'techniciens' capables d'impliquer la population dans le processus de décision mais surtout d'analyser la faisabilité économique des projets et leur mise en œuvre. A noter enfin que le principal risque couru par les financeurs des projets de développement est le décalage, souvent important, entre les études / préconisations et la réalisation et l'implémentation locale.

« Le découpage disciplinaire classique est devenu inadéquat, voire obsolète. »

Le génie urbain et son évolution récente contribuent à la refonte de la recherche sur la ville dans les pays du Sud et à sa modernisation. Le découpage disciplinaire classique est devenu inadéquat, voire obsolète.

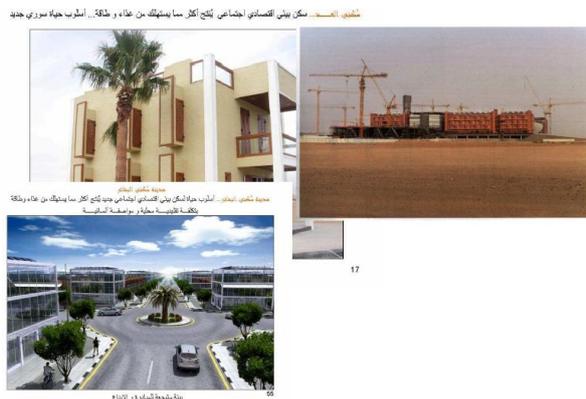


Figure 5 : Mauvais exemples d'un développement durable voulu dans les villes du Sud

Enfin, à notre avis une ville moderne du sud doit concilier sur le plan stratégique ***une planification résiliente intégrant la protection et l'adaptation en particulier au changement climatique et une gestion inclusive permettant de maximiser les ressources présentes sur un territoire. La conjugaison de ces deux approches peut rendre, peut être les villes du Sud plus durables.***

En savoir plus sur Youssef Diab : Youssef DIAB est Professeur des universités en urbanisme et aménagement de l'espace à l'Université Paris est Marne la Vallée et directeur scientifique de l'Ecole des ingénieurs de la Ville de Paris. Il est spécialiste de génie urbain. A ce titre, il a créé et dirigé le Laboratoire Génie Urbain, Environnement et Habitat. Il dirige le master génie urbain de l'UPEMLV et préside le comité consultatif Villes de Demain du Commissariat Général à l'Investissement. Ces recherches sont à l'interface entre sciences de l'homme et les sciences de l'ingénieur. Il s'intéresse particulièrement aux relations entre génie urbain et développement urbain durable. Il s'intéresse aussi aux questions de prospectives et d'innovation urbaine. A ce titre il a animé le programme de recherche Paris 2030 de la ville de Paris.

UNE VISION INTERNATIONALE DES VILLES DURABLES, LA CAMPAGNE URBAINE MONDIALE – ONU-HABITAT

Par **Christine AUCLAIR**
ONU-HABITAT, Nairobi

Un nécessaire retour sur quarante ans de pensée urbaine pour comprendre le cadre d'intervention actuel de ONU-HABITAT

Quand on parle de villes durables il semble important de resituer le cadre de l'intervention urbaine sur le long terme afin de comprendre l'évolution de celui-ci au niveau international et les tournants à prendre dans le futur. ONU-HABITAT en tant que **Programme des Nations Unies pour les Établissements Humains**, est en charge de promouvoir un développement urbain durable et l'accès pour tous à un habitat digne. Pour ce faire, le programme décline des concepts internationaux et des politiques sur le développement urbain. L'agence a aussi comme mandat de participer à la réflexion sur les orientations institutionnelles, conceptuelles et méthodologiques à adopter afin d'améliorer l'appréhension des problématiques liées à la ville durable et à sa mise en œuvre. Dans cette démarche, il convient de se poser un certain nombre de questions, comme par exemple de savoir quelles sont les pistes sur lesquelles travailler aujourd'hui au regard du passé. Afin de répondre à cette question, il est important de dresser le panorama de la pensée urbaine de ces quarante dernières années en ce qui concerne les négociations et déclarations internationales, les engagements des États et des villes. La croissance urbaine s'est fortement accélérée en quarante ans et de fait les problématiques des villes sont allées en évoluant avec cette croissance. Elles cristallisent des tensions et le processus d'urbanisation va chaque jour en s'accéléralant. Au regard d'ONU-HABITAT, en quarante ans, des progrès ont été réalisés mais chaque fois ils sont compromis car la réflexion n'avance pas au rythme des processus urbains. De fait leur prise en compte se fait avec un décalage. Malgré les nouveaux accords internationaux, une réelle prise de

conscience sur la question urbaine et l'engagement croissant des États, beaucoup de dysfonctionnements se sont accrus dans les pays. C'est dans ce contexte et dès l'arrivée de Joan Clos – Directeur exécutif de ONU-HABITAT -, en octobre 2012, qu'est élaborée la campagne urbaine mondiale. L'arrivée du nouveau directeur exécutif, et la ligne de conduite très clairement identifiée pour ONU-HABITAT, ont permis de définir de nouvelles orientations quant à l'action de ONU-HABITAT concernant son positionnement international sur la thématique des villes durables.

Les grandes étapes des accords urbains internationaux depuis 1976

Une rétrospective des étapes du développement urbain au niveau international permet de prendre du recul et de mieux envisager les perspectives de développement et les futurs accords internationaux.

1976 : Première conférence des Nations Unies sur les Établissements humains, Vancouver, Canada

De cette conférence naît la déclaration de Vancouver sur les Établissements Humains. A l'époque ONU-HABITAT s'appelait le Centre des Nations Unies pour les Établissements Humains et était déjà chargé de travailler à la promotion des villes durables d'un point de vue social et environnemental.

Le contexte idéologique dans lequel s'inscrit la conférence de 1976 à Vancouver est un moment clé dans le processus de l'époque, celui d'une prise de conscience de la part des institutions nationales et internationales sur les établissements humains dans les questions de développement. Cette rencontre a été impulsée par la Coalition Internationale pour l'Habitat (HIC-International) et la société civile dans un contexte d'activisme, d'humanisme et de

foisonnements d'idées, pouvant s'apparenter à celui qu'a vu émerger le mouvement de Woodstock, mais cette fois-ci ayant pour thématique les problématiques d'habitat. **Cette conférence a donné lieu au premier grand débat mondial sur le logement et la ville.** Ville qui à l'époque était dessinée par l'Etat qui était l'unique planificateur. C'est le début des questionnements sur la filiale moderniste et l'industrialisation.

La Charte d'Athènes¹, servant à l'époque de référence, était questionnée dans ses fondements. A l'époque les équipements, le logement devaient servir de support, de mécanisme d'intégration des couches populaires et ce point de vue était fortement remis en cause par la société civile. La question qui émerge face à ces constats et de savoir si depuis 1976 les concepts ont vraiment avancés. Kurt Waldheim, secrétaire général des Nations Unies de l'époque, disait qu'un tiers de la population des pays en développement vivait dans des bidonvilles et des taudis. Le discours est toujours d'actualité. Les chiffres ont seulement un peu changés en augmentant. Les peurs, les inquiétudes sur l'habitat spontané, l'inaptitude à répondre aux besoins essentiels des populations, étaient les mêmes que celles d'aujourd'hui. En **1976, c'est donc une préoccupation sociale qui surgit avant tout, accompagnée d'un début de conscience environnementale**, mais qui n'était pas au cœur du débat. C'est d'ailleurs en 1972, à l'issue de la conférence des Nations Unies sur l'environnement humain, qu'est créée l'Agence des Nations Unies spécialisée en environnement, le Programme des Nations Unies pour l'Environnement – PNUE. Cependant ONU-HABITAT et le PNUE sont des agences distinctes et ont des mandats différents. Le PNUE travaille sur l'environnement naturel et ONU-HABITAT sur l'environnement bâti. Cette distinction de domaine d'action des deux agences est très significative quant à la perception de la problématique environnementale.

Les principes généraux de la déclaration de Vancouver sont les suivants : amélioration de la qualité de vie, distribution équitable des bénéfices du

développement, nécessité de planifier la ville (planification dont on parle toujours mais sous des angles d'approches différents aujourd'hui). L'idée d'un standard minimum relatif à la qualité de vie commence à émerger et on parle pour la première fois dans une rencontre internationale de l'envergure de celle des Nations Unies, du droit à la ville, du droit au logement et de la participation des collectivités locales dans le développement urbain même si ce dernier point n'est pas la priorité à cette époque. Le développement durable n'est pas encore lié à la thématique de la ville et de l'habitat. L'appréhension de la problématique se fait de manière fragmentée, on dissocie environnement et habitat.

« **Le PNUE travaille sur l'environnement naturel et ONU-HABITAT sur l'environnement bâti. Cette distinction de domaine d'action des deux agences est très significative quant à la perception de la problématique environnementale** »

1992 : 3ème Sommet pour la terre, Rio de Janeiro, Brésil

Ce sommet pour la terre est l'acte fondateur de la notion de ville durable et intégrateur du développement durable dans la planification urbaine. L'enjeu de ce sommet en ce qui concernait les villes était d'intégrer la préoccupation environnementale par une approche concertée du développement durable. Le concept de concertation apparaît dans le discours des Nations Unies comme faisant partie d'une démarche intégrale de développement durable et la notion est introduite. Dans ce cadre là ONU-HABITAT crée les Gouvernements Locaux pour le Développement Durable – ICLEI-, réalise des projets d'Agenda Local 21. Des outils qui servent à mettre en place et soutenir des projets de développement durable à travers le monde.

¹ La Charte d'Athènes est l'aboutissement du Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) qui s'est tenu à Athènes en 1933, sous l'égide de Le Corbusier.

1996 : Forum HABITAT II, deuxième conférence sur les établissements humains, Istanbul, Turquie

Lors de cette conférence la Déclaration d'Istanbul sur les Etablissements Humains, fut adoptée par 171 gouvernements. Cette déclaration regroupe quelques cent engagements et stratégies visant à traiter des questions de logement et des établissements humains durables. Cette déclaration a permis de mettre en exergue les thèmes du partenariat et de l'action locale. **Les objectifs fixés étaient ceux de mettre en œuvre un droit à un logement convenable pour tous et de s'inscrire dans une démarche de développement durable des établissements humains.** C'est une reconnaissance de la vivacité et des filières de production populaires, de la participation des habitants comme point fort. Cette conférence est aussi celle durant laquelle seront créés des indicateurs urbains et des bonnes pratiques.

HABITAT II fut aussi l'occasion de débattre en profondeur des techniques mobilisables pour organiser l'action. Pendant les deux ans qui ont précédés HABITAT II, ONU-HABITAT a demandé aux pays membres de faire un bilan de l'état de son développement urbain afin de faire un état des lieux. Cet état des lieux a concouru à la création de ces indicateurs qui étaient un enjeu clé pour la suite des événements. En effet ils permettent de mesurer les phénomènes et d'élaborer des mécanismes ou de mettre en place les politiques publiques adéquates afin de résorber les problèmes.

La conférence HABITAT II avait pour thématiques le développement urbain durable et le logement pour tous. Cette rencontre a permis de prendre conscience que les processus participatifs, les partenariats, la concertation, la négociation n'était pas un accessoire aux projets de développement mais une nécessité. De fait, le comité introduit les ONG dans la négociation avec les Etats membres, ainsi que les collectivités locales.

Cette deuxième conférence a permis d'élargir le mandat de ONU-HABITAT du sens restreint de logement au sens d'habitat, de dépasser l'objet initial d'étude qui lui était confié et de parler de la ville. C'est depuis lors qu'on commence à parler de ONU-HABITAT comme l'Agence pour les villes.

2001 : New York

Ce moment dans l'histoire du développement urbain durable porté par ONU-HABITAT est marqué par une perte de vitesse importante de l'intégration de la société civile dans les processus de concertation. Les gouvernements ne voyaient pas forcément la participation de la société civile comme quelque chose de facile à organiser et souhaitaient donc limiter les espaces d'expression. Cette perte de vitesse dans le processus d'inclusion de la société civile s'est fait ressentir très fortement. Au point que depuis 2001, le processus d'accréditation des ONG par ONU-HABITAT a été modifié et il n'est plus possible d'accréditer sur le long terme. Malgré ce constat les collectivités locales, de leur côté, ont continué de faire des progrès et elles consultent les ONG locales et les invitent aux négociations.

2002

Le Forum Urbain Mondial est créé comme un pôle de réflexion conçu pour l'encouragement du débat et de la discussion autour des défis de l'urbanisation, afin d'accompagner ONU-HABITAT dans la réalisation de ses objectifs. L'après HABITAT II, s'est donc matérialisé avec le lancement de deux campagnes mondiales sur les thématiques de la sécurité foncière et de la bonne gouvernance. Deux campagnes qui n'ont pas été un franc succès et qui ont permis de prendre conscience que la communication devait être améliorée quant aux enjeux du développement urbain et de la nécessité des interventions de plaidoyer sur les axes de travail de ONU-HABITAT. A la suite de ces deux campagnes, une évaluation a été réalisée. Cette évaluation a abouti à la décision de faire de ces deux campagnes une seule, ce sera la **Campagne Urbaine Mondiale, lancée à Rio de Janeiro, au Brésil, en 2010.**

2012 : Lancement du Manifeste pour la ville, 6ème Forum Urbain Mondial, Naples, Italie

Le manifeste pour la ville (Figure 1) est un petit fascicule traduit dans les six langues officielles des Nations Unies. Il marque le départ de la préparation d'HABITAT III qui doit conclure à l'élaboration du Plan Mondial pour la Ville. Cette démarche s'inscrit

volontairement sur du moyen/long terme car la construction d'un tel plan ne se fait pas du jour au lendemain.

MANIFESTE POUR LA VILLE

NOUS, représentants des Partenaires du Programme pour l'Habitat, nous étant réunis à Naples lors du 6e Forum urbain mondial, appelons la communauté internationale et tous les acteurs publics, privés et la société civile à s'engager en faveur d'un Plan mondial pour la Ville afin d'assurer à l'humanité tout entière un avenir "durable". Ce Plan mondial constituera à la fois notre contribution à la 3e Conférence sur les Etablissements humains (Habitat III) et l'un de ses acquis.

Figure 1 : Extrait du Manifeste pour la ville, élaboré au cours du WUF6 à Naples

Source : Manifeste pour la ville, ONU-HABITAT

Le positionnement d'ONU-HABITAT aujourd'hui

La Campagne Urbaine Mondiale: quels objectifs et quels enjeux?

C'est afin de répondre au mandat d'ONU-HABITAT, de placer l'urbain et la ville durable au cœur des grands enjeux de développement - de positionner cette « ville » au côté des problématiques d'intérêt mondial que sont celles de la satisfaction des besoins fondamentaux, ainsi que de l'éducation et la sécurité - que la Campagne Urbaine Mondiale a été élaborée. En effet, cette ville mérite et nécessite d'être au cœur des grands enjeux de développement et son absence du devant de la scène ces dernières années se fait sentir dans les problématiques qui émergent aujourd'hui. Il lui fallait donc une campagne comme moyen de sensibilisation et de communication. De plus, cette campagne est un moyen afin de réunir les Etats membres, les décideurs, les experts, les théoriciens, les chercheurs de l'urbain, etc., autour d'une thématique qui les préoccupe tous. Cet outil permet travailler dans la **recherche d'un consensus entre les différentes parties investies** dans ce travail et de donner une réelle priorité internationale et nationale à la préoccupation urbaine. Alors que de nombreux pays sont loin d'atteindre ce qu'on appelle la transition urbaine (c'est à dire plus de 50% de leur population vivant en milieu urbain), mais que la tendance générale est qu'ils s'acheminent tous très rapidement

vers cette dominance urbaine, on remarque que beaucoup n'ont pas de politiques urbaines. Le constat est à la fois simple et alarmant car les croissances urbaines dans les pays en développement, en particulier, sont rapides et souvent sans orientations stratégiques. Il semble donc compliqué de pouvoir prévoir les effets futurs de cette urbanisation et en même temps d'endiguer les effets du passé.

Nouvelle vision

En 2010, ONU-HABITAT connaît une réforme profonde. Cette réforme est partie du constat que la vision du Congrès International d'Architecture Moderne – CIAM – qui a influencé, jusqu'à encore récemment, la manière de penser la ville, avait concouru à la dégradation de l'environnement, à la réduction des espaces publics, à la formation des bidonvilles et a favorisé les ségrégations spatiales et sociales. Elle a engendré ce qu'on appelle « Urban divide ». Le nouveau positionnement de ONU-HABITAT rompt donc avec cette vision. Dans bien des situations urbaines divisées, avérées on constate des centres villes encore relativement planifiés mais pas partout et souvent accompagnés de grandes zones informelles. Le changement de paradigme sur la ville était donc nécessaire. C'est à ce moment là que ONU-HABITAT change de directeur exécutif et celui-ci impulse une vision positive de la ville. **La ville est à la fois conséquence du développement mais aussi à la source de développement.** Les orientations sur la ville de demain sont la capitalisation des avantages urbains (économies d'échelles), de retravailler les mobilités, les mixité d'usages, de repenser le zoning, de capitaliser sur les gains économiques que peut générer l'urbanisation. Le but est de faire des villes plus efficaces, équitables, sur le plan environnemental et donc d'arriver à une redéfinition des ingrédients de la ville durable. Dans l'agenda de travail officiel de ONU-HABITAT cet axe s'intitule « des villes compactes, mieux intégrées et connectées ». Afin de pouvoir intégrer au mieux les populations les plus précaires, la ville doit passer par une bonne planification. C'est pour cela que les quartiers informels sont considérés comme étant la maladie de la ville, ils sont la conséquence d'un manque de planification et la même planification semble être le remède à ce mal de la ville. Si ONU-HABITAT

accorde beaucoup d'importance à la planification urbaine, l'agence considère comme important dans cette démarche la participation des habitants. En effet, la vision de ONU-HABITAT, préconise la mise en place de processus participatifs et des démarches de concertation. Elle ne se positionne pas pour une planification imposée mais pour **une organisation concertée entre institutions et société civile**. Ensuite, les principes qui doivent sous tendre la vision de ONU-HABITAT et les interventions urbaines, aujourd'hui, sont ceux de l'accroissement des densités, de la promotion des agglomérations, la baisse des coûts des infrastructures et des services, le renforcement des interactions sociales, de la convivialité, la réduction de la demande de transport individuel et la promotion de la mobilité, la mixité d'usage dans les quartiers pour favoriser l'intégration, redonner la priorité à la rue afin qu'elle devienne un élément de base de l'intégration sociale, le renforcement de l'accès aux services et enfin une réflexion sur le foncier doit être faite (comme sur la promotion de la subdivision foncière pour encourager l'investissement dans certaines zones, etc.). Le travail de ONU-HABITAT est donc d'orienter, de conseiller les dirigeants, les preneurs de décisions et les professionnels dans le but de pouvoir faire de ces principes des réalités.

De cette redéfinition du rôle de ONU-HABITAT ont été dégagés 7 branches qui sont les grandes aires de travail de l'agence :

- Législation foncière et gouvernance
- Services de bases
- Logement et amélioration des quartiers informels.
- La planification et le dessin urbain
- La réduction des risques et la réhabilitation
- L'économie urbaine
- La recherche et développement des capacités (comme axe transversal de travail)

Les six aires thématiques de la campagne urbaine ont été définies avant l'arrivée de Joan Clos et correspondent relativement bien aux branches de l'agenda de ONU-HABITAT. Comme cité précédemment, le nouveau paradigme promu par

Joan Clos est celui de la ville compacte et l'effet d'agglomération. Cet axe de travail est apparu du fait de l'existence d'une **corrélation entre la réduction des effets de serre et l'étalement urbain**. Cette corrélation est devenue une évidence due aux externalités négatives de l'urbanisme générées pendant les quarante dernières années². Ce phénomène du déclin des densités a été constaté durant les deux derniers siècles et même si, bien évidemment, la densification urbaine n'est pas la seule clé pour une transition vers des villes durables, il faut tout de même considérer que cela peut concourir à éviter l'étalement urbain ou tout du moins à éviter que ce phénomène ne s'amplifie. Il semble donc que planifier en intégrant les bonnes densités (celles ne générant pas d'effet de ghettoïsation et celles favorisant l'économie du foncier) à partir de découpages raisonnés de la ville, sur la base d'un tracé urbain pertinent, puisse être un premier pas vers une ville durable³.

Rio +20 - 2012

Ce sommet (Figure 2 et 3) moment fut un moment très fort, où la montée en puissance des villes n'était plus une hypothèse mais un constat. Malgré le fait que les Etats n'aient pas tous démontré la même volonté et le même effort de concentration, ce fut un réel moment de prise de conscience. Le document qui a été élaboré durant le sommet « l'avenir que nous voulons »⁴ est un document très fort et dont le positionnement est très clair. A travers ce document de grandes avancées sur l'agenda urbain au niveau mondial ont été formulées et pour l'Organisation des Nations Unies ce résultat est positif.

² Shlomo A. et al., 2011. *Making Room for a planet of cities*. Cambridge, MA : Lincoln Institute of Land Policy. Ouvrage qui relate de cette relation entre densité et développement. Disponible sur : <http://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/Making%20Room%20for%20a%20Planet%20of%20Cities.pdf>

³ Pour plus d'informations sur les activités de ONU-HABITAT sur cette thématique, retrouvez les publications sur le site internet de ONU-HABITAT, qui explorent les grandes lignes de cette nouvelle planification urbaine. Un grand chantier est mis en œuvre dans l'agence, à l'échelle de cinq pays, qui sont les pilotes et laboratoires de cette dynamique.

⁴ http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288



Figure 2 : The Future We Want, Rio +20
Source : Christine Auclair, ONU-HABITAT

En résumé, ce texte ratifié par plusieurs Etats, assume que si les villes sont bien organisées et bien planifiées, notamment grâce à des méthodes de planification et de gestion intégrée, elles peuvent favoriser le développement à long terme des sociétés sur le plan économique. Ce constat peut sembler être un constat assez simple sur lequel beaucoup de décideurs peuvent s'accorder, mais ce qu'il faut considérer c'est qu'il est exprimé dans un document officiel des Nations Unies et c'est en cela que c'est un document crucial, qui établit les prémices d'un engagement. Aussi, il renforce le mandat de **ONU-HABITAT comme entité coordinatrice de la réflexion** et assoient des partenariats forts au travers desquels il est enfin question de **stratégie intégrée de planification et de participation**.

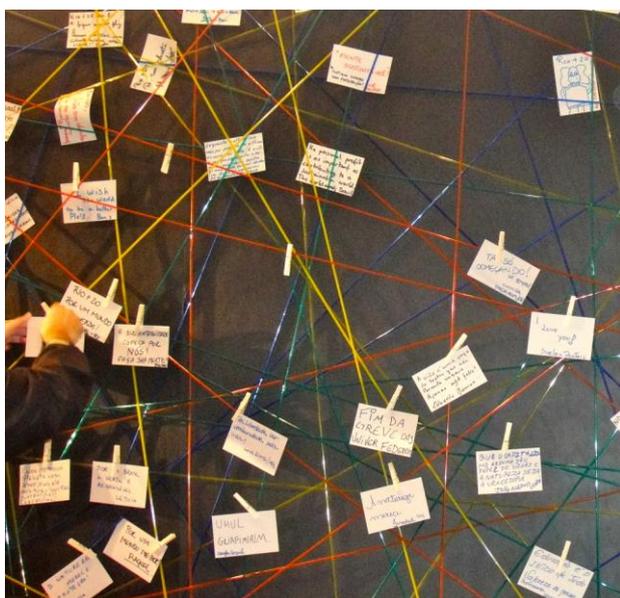


Figure 3 : The Future We Want, Rio +20
Source : Christine Auclair, ONU-HABITAT

La Campagne Urbaine Mondiale

Dans ce contexte, la Campagne Urbaine Mondiale a le rôle de rassembler l'ensemble des partenaires investis et de favoriser la concertation pour la mise en œuvre de ce programme. Cette **campagne est une plateforme d'échange, de partage de connaissances** sur les aires thématiques citées plus avant, une coalition de partenaires unis par les mêmes convictions. C'est avant tout un outil de communication, elle n'intègre pas de programme de recherche. Faire partie de cette campagne a comme premier objectif de partager les bonnes politiques urbaines, les législations effectives les bonnes pratiques dans les villes et en particulier les outils de mesure et de suivi de cette ville durable. Il existe plusieurs manières de participer à cette Campagne Urbaine Mondiale.

« Il nous appartient de démontrer que le changement est possible à travers le génie, la créativité et l'audace des individus et des décideurs qui doivent faire les meilleurs choix engageant notre futur urbain. C'est l'essence de la campagne urbaine mondiale »

Joan Clos secrétaire Général adjoint
des nations Unies Directeur Général

La participation peut se faire en tant qu'individu, par le biais du slogan 'Change ta Ville' (traduction de 'I'm a City Changer'), par les organisations de la société civile, du secteur privé, des organisations de professionnels de la ville, des associations de collectivités locales, des organismes de recherches, etc. Les Etats membres peuvent aussi y participer en mettant en place des Forum urbains nationaux permettant de préparer leur participation à la troisième conférence des Nations Unies sur l'Habitat et l'Urbanisation durable (Habitat III) qui se tiendra en 2016. Ces forums nationaux sont l'occasion d'encourager les pays à lancer des campagnes pour rassembler les différents acteurs, partenaires ou professionnels du développement urbain et impliquer la société civile, dans ce processus.

Cette initiative est une très grande campagne de communication pour ONU-HABITAT qui marque le changement de paradigme prôné par Joan Clos (Figure 4).

Avec ces différents outils, ONU-HABITAT entend préparer les entités à travailler entre elles et ensemble, et donner à la société civile son propre moyen de communication et de préparer la concertation. Le projet étant de définir le plan mondial de la ville, au Forum Urbain Mondial de Naples en Septembre 2012, ce fut le moment du lancement du *Manifeste pour la ville*⁵. Ce manifeste est un des premiers documents qui permettra de travailler de manière conjointe sur ces grandes idées et problématiques urbaines. La volonté de ONU-HABITAT est d'utiliser le plus possible les réseaux sociaux, d'engager chaque jour davantage de jeunes dans cette campagne, dans ce mouvement, cette initiative et ce foisonnement d'idées.



Figure 4: Joan Clos Durant l'Assemblée pour la Jeunesse du Forum Urbain Mondial à Naples, Italie

Source: © UN-Habitat / Julius Mwelu

Les nouvelles orientations d'ONU-HABITAT sont amorcées et les nouveaux concepts pour une ville durable, de plus en plus intégrés par les gouvernements. Resituer l'action dans le long terme est tout de même important, afin de voir comment il est possible d'évoluer, quelles peuvent être les déclinaisons des concepts internationaux et des

⁵ Manifeste disponible sur: http://www.worldurbancampaign.org/images/WUC_Manifestos/Manifesto%20For%20Cities_French.pdf

politiques ou quelles orientations pourraient être prises pour améliorer l'appréhension des problématiques liées à la ville durable et à sa mise en œuvre.

Ces questions sont vastes tout comme le chantier sur lequel ONU-HABITAT s'est engagé avec la Campagne Urbaine Mondiale.

Alors que se prépare Habitat III, on peut se demander comment les différents 'partenaires' vont se positionner pour aborder ensemble la ville durable, face à une société civile en quête d'une « autre » voie, des autorités locales aux pouvoirs grandissants, un secteur privé innovant et pro-urbain en proie aux crises financières. **Le contexte est plus que jamais porteur de solutions que les partenaires de la ville doivent saisir dans la perspective d'Habitat III.**



Figure 5 : Enfants du bidonvilles Mathare, Nairobi, Kenya, ayant rejoint la campagne « I am a city changer »

Source : © UN-Habitat / Julius Mwelu

En savoir plus sur Christine Auclair : Architecte DPLG (Nantes), docteur en urbanisme et aménagement (IFU). Elle a pratiqué en agence d'architecture entre 1986 et 1991 avant de rejoindre ONU-Habitat, en tant qu'expert associée au Programme des indicateurs urbains (1994-1997) puis à l'Observatoire urbain mondial (1998-2005) où elle a travaillé sur le Rapport sur l'état des villes dans le monde. Elle a développé et dirigé l'unité chargée des partenariats avec le secteur privé entre 2006 et 2011, tout en étant en charge des professionnels de l'habitat (Habitat Professionals Forum). Elle coordonne actuellement la Campagne Urbaine Mondiale (World Urban Campaign), une coalition d'acteurs ayant pour objectif de promouvoir les politiques urbaines, stratégies et pratiques en faveur d'une urbanisation durable.

Références bibliographiques :

UN-HABITAT, 2010. « Partnerships for Better Cities. » Urban World, 2(2).

Campagne Urbaine Mondiale:

<http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=3313>

Manifeste pour la ville:

http://www.unhabitat.org/images/WUC_Manifestos/Manifesto%20For%20Cities_French.pdf

Campagne de sensibilisation pour la Campagne Urbaine Mondiale:

<http://www.messaggio.eu.com/fr/References/Videos/WUC>



LES GEOGRAPHIES

- Renouveau urbain du centre de Rio
André-Marie Bourlon - Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)
- Enjeux et défis de l'urbanisation durable en Chine
François Gipouloux - CNRS, École des Hautes Etudes en Sciences Sociales (EHESS)
- Retours d'expériences «d'éco-quartiers» dans les villes arabes. Un outil pertinent pour les villes du Sud ?
Pierre-Arnaud Barthel - Université Paris-Est, UMR LATTIS

RENOUVELLEMENT URBAIN DU CENTRE VILLE DE RIO DE JANEIRO, BRÉSIL

Par André-Marie BOURLON
Atelier Parisien d'Urbanisme - APUR

Genèse d'un projet qui s'appuie sur une coopération de ville à ville de longue date

La coopération entre la Ville de Paris et celle de Rio de Janeiro dure depuis maintenant 8 ans. Le projet de renouvellement du centre ville de Rio de Janeiro lui a commencé après que cette coopération ne débute. La coopération a tout d'abord commencé sous forme d'une intervention spécifique sous forme de contrat, l'APUR - Atelier Parisien d'Urbanisme ayant répondu à un appel d'offre de la Banque Interaméricaine de Développement – BID –. Cette coopération a été définie dans le cadre de la coopération décentralisée entre Paris et Rio de Janeiro et avait pour objet un appui méthodologique pour le projet d'aménagement urbain d'un quartier historique dégradé et l'étude de la possibilité de mise en place d'un tramway dans la capitale. L'APUR a réalisé un plan de revitalisation de la zone centrale de la ville de Rio de Janeiro qui est aujourd'hui entré en phase opérationnelle.

Cette coopération démarre donc en 2004, lors de la visite de Bertrand Delanoë au Maire de Rio de Janeiro de l'époque Cesar Maia et durant laquelle que les deux hommes signent un accord de coopération. L'accord initial était moins important que ceux auxquels sont arrivés l'APUR aujourd'hui. En effet, la coopération initiale établissait un projet de refleurissement des rues de Rio. Le travail de l'APUR a pris la suite du travail que l'Institut Pedro avait réalisé en amont sur la revitalisation de toute la zone portuaire. De fait un certain nombre de projets, mutations avaient déjà été amorcés. Concernant le secteur, il s'agissait d'un secteur d'entrepôts à moitié désaffectés, où il y avait des emprises industrielles du type de celle de GAZODUC, des gares de marchandises, des emprises ferrées (métro) et des collines dont la majeure partie d'entre elles sont les collines où se situent les favelas (dont la favela la plus ancienne du monde qui se trouve en plein secteur

concerné par la revitalisation). Les études, menées en amont de l'arrivée de l'APUR sur ce projet, avaient porté sur le développement de la trame de voirie et la mutation d'un certain nombre d'emprises. Les études n'avaient pas pu aboutir à la mise en place d'un projet car aucun montage financier et administratif imaginé n'avait permis de rendre le processus opérationnel. Ainsi le projet initial a été renégocié avec la Mairie de Rio et s'est concentré sur la revalorisation des atouts du quartier. De plus, ce quartier revêt un intérêt patrimonial car il est situé dans les anciens faubourgs du centre. Dans les années 50, ces anciens faubourgs du centre ont été délaissés par les habitants car le Président de la République de l'époque avait décidé de consacrer la totalité du centre de Rio à l'activité économique. Ainsi, une réglementation avait été mise en place visant à interdire les constructions de logements dans le centre ville, ce qui a eu pour effet de fortement concourir à la dégradation et à la paupérisation de ces dits quartiers qui ont connus alors la montée de l'insécurité alors qu'ils étaient jusqu'ici préservés. Une partie du patrimoine, du foncier de petites parcelles de la fin du 19^{ème} et début 20^{ème}, a subi les effets du temps et de la dégradation et malgré le fait qu'ils aient été protégés, les bâtiments sont pour la plupart en train de s'effondrer et l'état des façades témoigne de cette dégradation. Ce quartier était un mélange de petit habitat populaire, de classe moyenne et de zones d'activités de toutes sortes (automobile, textile, etc) dont la particularité était qu'au point Sud, il y avait l'ancien palais impérial, son parc et à côté le Zoo, au Sud du parc. Il y avait aussi des voies ferrées qui menaient à la gare centrale de Rio de Janeiro et juste au Sud de ces voies ferrées, le stade de Maracanã, stade qui accueillera la finale de la coupe du monde de football de 2014.

Lors de cette coopération l'APUR a commencé par regarder les aspects réglementaires et voir comment il était possible de faire dépasser un règlement qui

prévoyait de détruire la majeure partie du capital patrimonial, de pouvoir passer la hauteur des bâtiments de douze mètres à quarante mètres, afin d'arriver à quelque chose qui serait plus sensible, qui serait plus attentif aux détails, mettrait plus en valeur les enjeux à propos de la requalification des espaces publics, la construction de logements et voir quelles trames de voiries pourraient être créées. Durant ce travail, il y eut des débats afin de savoir si c'était un quartier où il fallait faire du logement ou pas, sur l'amélioration de l'environnement, la préservation du patrimoine (même s'il était modeste), le renforcement de la mobilité et savoir comment favoriser le développement économique malgré tout.

Les enjeux et les axes d'intervention proposés à l'issue des débats et de l'étude de la réglementation

- Requalification des espaces publics
- Stimulation de la production de logements
- Préservation du patrimoine bâti
- Renforcement de la mobilité
- Impulser le développement économique
- Amélioration de l'environnement

Concernant l'axe sur la mobilité, un tramway en site propre a été créé afin de favoriser le développement de la zone.

Au sujet de la requalification urbaine un certain nombre de lieux ont été ciblés afin de créer des embryons de requalification autour des espaces publics. Il y eut également un important travail de communication auprès des professionnels pour donner envie aux promoteurs immobiliers de s'installer dans le secteur, ce qui n'était pas le cas en 2004. En 2008, les premières opérations ont commencé à voir le jour, 400 à 600 logements par opérations ont été construits. Une réelle inversion, un changement d'image pour le quartier, était donc amorcée. De plus, un travail de repérage des emprises mutables avait été fait en amont afin de cibler les actions prioritaires, accompagné d'un recensement sur les typologies d'occupation afin de savoir avec quelle « population » il se devrait travailler.

Un travail sur la trame viaire, les cheminements piétonniers, a été mené parallèlement afin de pouvoir traverser le parc de la Quinta Buenavista qui est le secteur à partir duquel la redynamisation a été prévue. Sur l'ensemble du secteur il a été établi un plan vert qui prenait en compte les activités et les connections qu'il y avait autour. Ce plan vert a servi de base de réflexion pour tout le périmètre à redynamiser, intégrant le stade de Maracaña, et cela intéressait beaucoup la ville car c'était pensé dans une approche globale qui prenait en compte l'ensemble des paramètres, à la fois sur la qualité de vie des habitants, les espaces publics, les déplacements, l'économie et la mise en œuvre.

Suite à cela la ville de Rio de Janeiro a monté un appel d'offre sur l'ensemble de la zone centrale et l'APUR l'a remporté. Ainsi, sur 2000 hectares la visée était de proposer un projet global afin de faire revenir la population dans le centre ville, de requalifier les immeubles et la zone, de développer l'emploi, les transports publics et finalement tout cela concourait au changement d'image totale du centre de Rio de Janeiro. Ce phénomène de dégradation du centre-ville qu'a connu Rio de Janeiro est un phénomène que l'on constate dans de nombreuses villes d'Amérique Latine. Ainsi, les populations aisées s'installant de plus en plus loin, en banlieue, ont concouru à l'accroissement des problèmes de circulation qui sont de plus en plus importants pour accéder au centre-ville. Un des principaux atouts de ce projet de revitalisation est qu'il entend dégorger ce trafic de migrations pendulaires car entre 2004 et 2008 les temps de trajets ont doublés et la situation devient de plus en plus insoutenable. Pour les classes sociales qui le pouvaient, les améliorations leurs ont permis de revenir s'installer en centre-ville.

Plan de revitalisation

Le plan de revitalisation porte sur tout le périmètre qui l'on peut observer sur la photo. Il s'étend donc de l'aéroport historique aux quartiers d'affaires. La grande avenue Est/Ouest (qui est en quelques sortes un équivalent des Champs Elysées à Paris) est bordée d'emprises industrielles, de friches complètement désaffectées. La Mairie de Rio de Janeiro se trouve à peu près au milieu de cette zone, cette localisation

donne à l'administration une assise de centralité. Sur l'illustration les secteurs qui sont de couleur verte autour de *Ciudad Nova* sont deux des favelas les plus dures de la ville, qui connaissent des situations de violence et trafic de drogue très intenses. A l'ouest également on peut visualiser une favela très importante.

Les objectifs du projet de revitalisation du centre ville de Rio de Janeiro

Les objectifs de ce projet de revitalisation étaient :

- Réussir à maintenir sur place la population à bas revenus. Ce qui représentait un véritable challenge car il existe souvent le risque lorsque qu'on améliore un quartier que l'amélioration des conditions de vie se fasse au détriment des populations qui n'ont pas les moyens de suivre l'augmentation des prix du foncier
- Attirer de nouvelles populations pour créer une diversité sociale et fonctionnelle
- Améliorer la qualité de vie dans le centre-ville
- Promouvoir le développement économique et social
- Améliorer les transports publics sur l'ensemble de la zone centrale

Cette étude a été menée dans le cadre d'un partenariat entre l'APUR et CISTRA. CISTRA était le sous-traitant et a élaboré toutes les études de transports publics. En parallèle de cette étude, financée par la VIT la contrepartie était que la ville de Rio de Janeiro finançait une étude sur le marché de l'immobilier et sur le foncier. Cette étude a été confiée à l'IBAM (Institut Brésilien d'Administration Municipale) qui est un organisme public constitué de fonctionnaires ou d'anciens fonctionnaires, travaillant dans le domaine de l'urbanisme et dont l'objectif est double : faire de la formation continue et également assurer les prestations pour les communes qui ne sont pas équipées de services techniques. L'IBAM en parallèle du travail de l'APUR a procédé au recensement du marché de l'immobilier, recensement sur lequel l'APUR s'est appuyé pour proposer un montage opérationnel du projet.

De l'étude au montage opérationnel du projet

Le montage opérationnel proposé par l'APUR a permis d'arriver au contenu suivant :

- Entre 100.000 et 120.000 logements prévus sur 30 ans (à raison de 3500 à 4000 logements construits par an)
- 1/3 de logements pour les classes moyennes et moyennes supérieures
- 1/3 de logements privés, qu'on appelle aussi habitat privé populaire (promotion privée destinée aux classes moyennes et moyennes inférieures)
- 1/3 de logements à vocation sociale (public)

Tous les secteurs mutables ayant été identifiés et les possibilités de construction étudiées cela fait monter le nombre de mètres carrés constructibles au chiffre total de 14 Millions de mètres carrés. Dont, 10 millions de mètres carrés seront consacrés aux logements, 3 millions de mètres carrés aux bureaux et 1 million de mètres carrés aux équipements et aux commerces divers.

La construction des logements s'étale sur 30 ans car l'étude du marché immobilier a permis de donner un ratio de construction par an et l'hypothèse a été faite que le centre-ville serait suffisamment attractif pour attirer un quart du marché de l'immobilier sur cette période de 30 ans. Compte tenu du volume de construction possible et des terrains disponibles (14 millions de mètres carrés) cela amène à une planification sur 30 ans. Ce type de planification est assez nouveau pour le Brésil. Il était jusqu'alors plus d'usage de faire coïncider les opérations en fonction des périodes de mandats électoraux (4 ans, renouvelables deux fois), ce qui limitait la vision prospective et les prises de décisions en matière d'urbanisme qui s'étaient plus sur des temps longs de 5 à 30 ans, surtout pour un projet de cette envergure qui touche un secteur si stratégique.

Les objectifs sont :

- Densifier et requalifier toutes les friches qui ont été identifiées
- Recréer une nouvelle avenue qui irait jusqu'au stade de Maracaná

- Faire une couverture partielle des voies ferrées
- Restructurer les emprises portuaires
- Construire un réseau de transports publics qui intégreraient 3 nouvelles lignes de métro et 4 ou 5 lignes de tramway (de plus, le secteur est proche de la gare qui accueillerait la ligne à grande vitesse entre Rio de Janeiro et Sao Paolo).

La volonté politique comme atout majeur

Cette orientation a été possible car les élus et les décisionnaires étaient convaincus par le projet et de sa nécessité afin d'améliorer les conditions de vie et de transports pour la ville de Rio de Janeiro. La décision de lancer ce projet s'est faite en pleine conscience que les élus présents initiaient le cycle de revitalisation mais qu'ils ne seraient plus présents au moment de l'inauguration. Pourtant cela ne les pas empêché d'engager toute leur volonté dans le lancement de projet. Cette prise de conscience et cette volonté politique ont été les deux ferments sans lesquels ce projet n'aurait pas pu voir le jour et il semble important de le notifier ici, car au delà des préoccupations financières, la volonté politique reste le point de départ.

Le projet en chiffres

*Aujourd'hui ce projet concerne **210.000** habitants et **522.000** emplois.*

*Demain ce projet concernera **560.000** habitants et **770.000** emplois c'est à dire **350.000** habitants de plus intégrant un nouveau quartier d'affaire.*

Une répartition des programmes par secteurs du projet, afin de respecter la nécessité d'articuler ce projet avec le tissu existant

La répartition s'est faite sur le territoire du projet en fonction de la fonctionnalité des programmes. Il semblait évident qu'il les programmes de logements devaient être situés dans des zones adéquates à cette fonction (les mettre au pied des favelas, n'était pas forcément le plus judicieux) donc il a fallu réfléchir à l'articulation des programmes entre eux pour qu'ils se

combinent et trouvent une cohérence. C'est grâce à une simulation en 3D et des mises en scène que l'ensemble du projet a été pensé. En complément, tout un travail d'intégration des favelas dans la ville a été fait, avec des opérations de régulations foncières et un travail sur les espaces publics à l'image de ce qui a été fait à Medellin. Entre temps ont été mis en place, depuis 2012, des Unités de Police Pacificatrice – UTT. Des interventions assez robustes étaient lancées dans les favelas (avec des chars, des hélicoptères) afin de déloger les trafiquants de drogue. L'étape suivant était d'installer dans ces favelas, de façon permanente, des policiers récemment sortis de l'école de police, en partant du principe qu'ainsi ils étaient moins enclins à tomber dans la corruption ou tout du moins, moins facilement. Certains quartiers se sont pacifiés mais il y a eut aussi un phénomène de déplacement de la violence dans les zones périphériques. Les problèmes n'ont pas été résolus. Mais, dans cette partie centrale, les faits de violence on baissé ainsi que le trafic de drogue dans les favelas proches des quartiers du centre. Cette baisse significative était un engagement que la ville de Rio avait pris lors de leur candidature pour les Jeux Olympiques de 2016. Un travail a également été fait sur la ville formelle, avec le financement sur les bénéfices des grands secteurs de projets, de la réhabilitation à la fois des espaces publics et des bâtiments anciens patrimoniaux.

Ces détails montrent bien qu'il était important que les gens, les élus s'engagent sur 30 ans, car le travail engagé est loin d'être seulement une opération de construction de logements en centre-ville. C'était aussi d'arriver à avoir un consensus et de pouvoir prendre le temps de travailler en profondeur sur les difficultés que rencontre la ville de Rio de Janeiro. En 2008, lors de la présentation du projet au futur maire (il prendra ses fonctions en 2009), il s'est déplacé à Brasilia pour rencontrer Lula et ce fut l'occasion de signer un accord sur 30 ans, dans l'objectif de créer ensemble (Etat et Municipalité) une société d'économie mixte dont la ville de Rio de Janeiro possède 51% des parts. La création d'une telle société d'économie mixte est une première pour le Brésil. De plus, les deux parties se sont engagées dans la mise à disposition de l'ensemble des terrains de l'Etat fédéral, de l'Etat de Rio de Janeiro et de la ville de Rio de Janeiro pour mettre en œuvre le projet.

Nécessité de développer une stratégie pour les favelas

- Créer des connexions entre la ville formelle et les favelas
- Mettre en œuvre un programme de régularisation foncière
- Favoriser l'insertion socio-économique des habitants des favelas.

Stratégie pour la ville formelle

- Dynamiser la vie socio-économique et culturelle locale
- Inciter à la requalification urbaine
- Réhabiliter et mettre en valeur le patrimoine historique

Une répartition des programmes spécifiques engendrant un montage particulier

De prime abord, la réflexion est allée vers un montage de type Zone Aménagement Concertée - ZAC, mais il s'est avéré que ce n'était pas un outil adapté au montage d'opération en œuvre au Brésil, ni à la situation. Finalement le choix s'est fait sur un tout petit dispositif qui avait été mis en place à Sao Paulo, sur une petite échelle et qui se nomme CEPAC. Ce dispositif consiste à vendre aux enchères et ensuite à mettre sur le marché de la bourse des droits de surdensité. Cela permet, une fois ces droits de surdensité vendus, d'avoir une pompe financière. Contrairement au montage de type ZAC où l'aménageur emprunte un portage financier, dans ce cas là l'argent arrive en premier et en échange de ces CEPAC la ville s'engage à réaliser un ensemble d'infrastructures dans un délai qui lui est imposé.

Bilan

Les chiffres des investissements et des bénéfices

- 2,4 milliards de recettes
- 1,4 milliard de dépenses
- 1 milliard de bénéfice

Ces projections financières ont été réalisées sur des hypothèses très prudentes. Il y a eu depuis lors une explosion et un développement considérable du marché de l'immobilier de bureau. En 2011, Rio de Janeiro devient la quatrième ville la plus chère du monde, devant New York. Ce qui va sûrement changer la donne financière.

Ce projet a permis aussi d'avoir un effet positif sur d'autres projets. Le développement de la zone portuaire continue, le projet de tramway avance et le travail sur les favelas de Sao Carlos continuent chaque jour. Les logements sociaux locatifs sont les premiers types de logements sur lesquels le projet a commencé. L'APUR est également en discussion avec la ville de Medellin et le Ministre de l'Urbanisme du Mexique afin de s'inspirer d'initiatives qui ont été montées là bas. Car financer l'accession à la propriété à bas coût, construire dans des emprises très éloignées de la ville, sans moyens de transports, sans emplois et avoir des bâtiments qui sont souvent très mal construits et donc qui tous les 10 ans nécessiteraient d'être déconstruits pour être reconstruits, ont amené les responsables actuels dans une situation d'impasse dont il faut aujourd'hui sortir et un montage sur une opération test de cette ampleur en plein centre ville, dénombant 2500 logements sociaux locatifs avec un coût de construction qui est trois fois celui d'un logement social en accession mais avec un montage financier qui permet un équilibre, c'est un bon début.

Conclusion

Ce cas là est la démonstration que les projets menés dans le cadre de la coopération décentralisée aboutissent à de réels projets et des conceptions stratégiques et durables. De plus, il concerne une des plus grandes villes du monde ce qui est non négligeable pour l'APUR. Dans ce contexte économique favorable ce projet a pu être mener à bien, rappelons le grâce à une volonté politique très forte, et aussi de transferts de connaissances et de concepts qui a permis une réelle adaptabilité à la situation particulière de ce pays, de la ville de Rio de Janeiro, car il n'était pas du tout question de faire la même chose que ce qui se fait à Paris, les situations

des deux villes n'ayant rien à voir cela aurait été une erreur.

En savoir plus sur André-Marie Bourlon : Il est diplômé de l'Ecole Polytechnique et des Ponts et Chaussées. Il dispose d'une vingtaine d'expériences dans l'aménagement et les politiques de déplacements à l'APUR. Il a notamment piloté au sein d l'APUR les projets de candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2008 et de 2012 et participé à l'élaboration de la politique des déplacements de la ville de Paris (PDP). Il a mis au point plusieurs grandes opérations d'urbanisme comme Bercy, Paris Rive Gauche ou Paris Nord-Est et élaboré des projets de réaménagement d'espaces publics majeurs. Experts reconnu, il a dirigé de nombreux projets à l'international : il a ainsi récemment collaboré à la requalification du centre de Rio de Janeiro, au projet de tramway de la ville de Mexico, aux plans d'aménagement de Rabat, Salé et Témara, au plan stratégique Medellin 2030 et au projet de nouveau centre de Tbilissi.

Références bibliographiques :

Mairie de Paris et Rio Pregeitura, 2009. Paris-Rio de Janeiro, Dialogues Urbains, Un projet ambitieux pour le centre de Rio de Janeiro. Paris ; Rio de Janeiro : APUR.

Par François GIPOULOUX

CNRS, directeur de l'UMR 8173, Chine, Corée, Japon
Coordinateur du Programme UrbaChina (FP7)

Cet article dresse un panorama de l'urbanisation en Chine et s'attache à identifier les principaux enjeux d'une urbanisation durable pour le pays. Il se nourrit du travail mené par des chercheurs en sociologie, économie, urbanisme et géographie réunis dans le programme UrbaChina, financé par l'Union Européenne dans le cadre du 7ème programme cadre. Initié en 2011, il regroupe onze institutions chinoises et européennes de recherche qui étudient les stratégies, les modalités et les enjeux de l'urbanisation durable en Chine, dans la perspective de 2050. Les acteurs engagés produisent un travail académique (organisation de colloques, publication de livres collectifs par exemple) mais participent également à la construction d'un réseau entre décideurs urbains chinois et européens, capable d'apporter des solutions opérationnelles aux défis que connaît la Chine urbaine.

d'engager une réflexion prospective, intrinsèque à la notion de développement durable.

D'une sous-urbanisation idéologique à un rattrapage des villes depuis 30 ans

- La sous-urbanisation de la Chine jusqu'en 1978 a significativement modelé le paysage urbain actuel. Elle s'est traduite par une stagnation de la population urbaine pendant 20 ans, entre 1958, date du Grand Bond en Avant et 1978. La Révolution Culturelle qui caractérise cette période impose en effet un anti-urbanisme idéologique. Dès 1949, à la prise de pouvoir par le parti communiste, Mao affirme ainsi que l'objectif des dirigeants chinois est de transformer les villes de consommation, à savoir les villes de la frange côtière, en centres de production. Aujourd'hui, les stigmates de cette politique sont toujours visibles : dans les grands centres urbains du pays, comme Pékin et Shanghai, les temples ont été transformés en entrepôts, les académies impériales en écoles pour les cadres du Parti.



Figure 1 : Shanghai depuis l'Oriental Pearl tower¹

Malgré les incertitudes statistiques, 51% des Chinois seraient ainsi des urbains, alors qu'en 1980 ils n'étaient que 20%.

Les singularités de l'urbanisation en Chine

La Chine fait face à des défis majeurs en termes d'urbanisation de son territoire. La durabilité des villes est ainsi au cœur des enjeux que doivent gérer les décideurs chinois. Ces défis répondent à des logiques singulières qu'il convient de rappeler afin de mieux appréhender le paysage urbain chinois d'aujourd'hui mais aussi afin

- Mais à partir de 1980, la Chine s'engage dans un rattrapage extrêmement rapide en termes d'urbanisation. Pendant trente ans les effectifs augmentent rapidement et pour la première fois, en 2011, la population chinoise vivant en ville dépasse la part des ruraux. Malgré les incertitudes statistiques, 51% des Chinois seraient ainsi des urbains, alors qu'en 1980 ils n'étaient que 20%. Cette quasi parité entre urbains et ruraux

¹ Toutes les photos de cet article ont été prises par Sébastien Goulard (EHESS).

s'accompagne toutefois d'un phénomène assez unique dans l'histoire de l'urbanisation du monde, celui des migrants ou population flottante. Entre 200 et 250 millions de Chinois travaillent effectivement en ville mais reviennent régulièrement à la campagne, notamment lorsqu'ils doivent faire face à un accident du travail ou un problème de santé alors qu'ils ne sont couverts par aucune couverture sociale. Aujourd'hui la croissance des effectifs urbains se poursuit puisqu'on estime que, chaque année, 13 à 17 millions de personnes s'installent en ville, soit l'équivalent d'une métropole comme Shanghai.

Des formes urbaines ambiguës et démesurées

- L'héritage historique est essentiel pour comprendre le paysage urbain chinois. Depuis le XVI^e siècle, pour des raisons de stratégie économique (par exemple nourrir les garnisons), les périmètres urbains incluent des zones rurales en leur sein. A Pékin et Shanghai il y a encore de manière très nette du rural en ville. Cette imbrication du rural et de l'urbain conduit à une catégorisation des citoyens en trois groupes :
 - les paysans qui travaillent en ville et disposent d'un certificat administratif de résidence ;
 - les habitants de la zone urbaine agricole ;
 - les urbains à proprement parler, c'est-à-dire les habitants de la ville qui ne sont pas agriculteurs.
- Une autre particularité qui structure le paysage urbain chinois se lit dans la démesure des surfaces des villes. Le périmètre administratif de la ville de Pékin (16 800 km²) correspond par exemple à la moitié de la superficie de la Belgique. Chongqing (82 400 km²), ville de rang autonome depuis 1995, au même titre que Pékin et Shanghai, a une superficie équivalente à celle de l'Autriche. L'étendue des périmètres urbains pose évidemment de nombreuses questions et des défis de taille, notamment en termes d'aménagement.
- Enfin, la persistance de formes juridiques ambiguës quant à la propriété du sol joue un rôle majeur dans la compréhension des enjeux urbains. Le droit foncier en Chine est assez différent du droit européen. La principale différence réside dans la distinction des titulaires du droit de propriété. Les terres urbaines et les terres qui renferment des ressources naturelles appartiennent à l'Etat ; les terrains ruraux et périurbains appartiennent aux

collectivités. Autre singularité, l'usufruitier d'une propriété urbaine, contrairement à l'usufruitier d'une propriété rurale, dispose d'un droit d'hypothèque. L'usufruit sur les terrains ruraux reste très restreint dans la mesure où la nature collective des terrains doit être préservée (ces terrains sont d'ailleurs régulièrement redistribués par les collectifs ruraux). Sur les terres collectives, les terrains ruraux ou périurbains, le droit foncier est moins abouti et comporte toujours les caractéristiques socialistes de la propriété collective.

Ces spécificités, qui structurent profondément l'organisation des villes et qui façonnent le paysage ainsi que les formes urbaines, font émerger les principaux problèmes de l'urbanisation que rencontre la Chine.

Les problèmes de l'urbanisation chinoise

Pour se saisir des enjeux à relever et imaginer des solutions ou des mesures pertinentes, il est primordial d'identifier les principaux problèmes auxquels font face les dirigeants chinois et les opérateurs urbains.

L'attractivité des villes moyennes : entre surreprésentation de la manufacture et insuffisance des services :

- A l'échelle nationale ce sont les villes moyennes qui prédominent et qui constituent les principaux centres attractifs du pays. Plus de la moitié de la population urbaine vit en effet dans des villes petites et moyennes et, contrairement aux idées reçues, peu de grandes villes sont présentes sur le territoire. Les migrants, à la recherche de meilleures opportunités d'emploi, de meilleurs services d'éducation ou de santé, d'un accès facilité au logement, se dirigent massivement vers les centres urbains, créant ainsi une congestion des services de base mais alimentant également la croissance de quartiers pauvres et sous-équipés, dans des villes qui ne disposent souvent que de ressources limitées étant donné leur taille.

« L'influence soviétique a conduit à l'établissement de villes conçues comme des entités autonomes. »

- L'hypertrophie de la manufacture et l'atrophie des services constituent un deuxième problème majeur directement lié aux héritages soviétique et

confucéen. L'influence soviétique a conduit à l'établissement de villes conçues comme des entités autonomes. En érigeant des usines dans le périmètre urbain, on favorisait l'apparition de centres de production, qui formaient autant de cellules indépendantes. Le confucianisme quant à lui a placé le marchand, qui pense-t-on ne produit aucune valeur, en bas de l'échelle sociale, alors que le fonctionnaire / le mandarin / l'administrateur domine cette organisation, suivi du paysan qui nourrit le peuple. Les paysans ont été ainsi contraints ou encouragés à rester dans les campagnes. Les villes sont souvent restreintes à leur fonction de production ; les échanges marchands en revanche ne sont pas encouragés ce qui ne permet pas le développement d'un véritable secteur tertiaire et ne favorise pas l'émergence des services.

Un pouvoir coercitif qui contrecarre les ambitions internationales des métropoles chinoises et façonne une urbanisation factice

- Cette atrophie des services, présente y compris dans les grandes métropoles chinoises, ne permet pas aux villes de s'imposer sur la scène internationale. Shanghai par exemple, malgré ses ambitions et les moyens qu'elle déploie, ne peut pas devenir une métropole internationale dans la mesure où Hong Kong concentre les services financiers et les services logistiques, de même que Pékin assume la régulation de la matière financière internationale. La captation des services par une ou deux métropoles s'inscrit dans un système institutionnalisé qui ne laisse pas de place pour les autres villes, malgré leur potentiel. Contrairement au développement des villes en Europe qui se fondent sur un concept juridique, la ville chinoise apparaît comme le symbole de la majesté du pouvoir, mais n'a pas de fondement juridique. Parallèlement à ces centres symboliques se créent évidemment des centres urbains, mais de manière autonome, non-planifiée voire informelle. Malgré leur croissance, ils ne peuvent accéder au même statut que les villes de premier ordre.

« La captation des services par une ou deux métropoles s'inscrit dans un système institutionnalisé qui ne laisse pas de place pour les autres villes, malgré leur potentiel. »



Figure 2 : Constructions à Shanghai

- Si de nombreux centres urbains se développent sans planification, en revanche leurs résidents sont soumis à un régime d'enregistrement policier contraignant, le hukou, qui crée en outre une urbanisation factice. En effet, entre 200 et 250 millions de personnes vivent en ville mais n'ont accès ni au logement, ni à la propriété, ni à l'éducation ou aux services sociaux comme les autres résidents urbains. Dans certaines grandes villes, des réformes pilotes sont toutefois en cours et devraient permettre d'assouplir ce système.

Une Chine urbaine peu connectée et des pouvoirs locaux créateurs de territoires urbains :

- Un autre problème que rencontre la Chine est lié aux modalités particulières de son industrialisation initiée à partir de 1978 grâce à l'ouverture internationale et l'impulsion des capitaux étrangers. Mais ce système n'a pas permis le développement d'un maillage urbain avec une véritable dynamique économique ; les villes n'entretiennent que peu de relations et ne coopèrent pas. L'investissement direct étranger (IDE) a transformé les zones côtières chinoises en gigantesques tremplins de réexportation pour les marchés nord-américain et européen principalement. Malgré leur intensité et leur impact sur le commerce extérieur chinois depuis trente ans, ces investissements étrangers ont peu contribué au renforcement des connections entre les différentes

régions et les différentes villes de Chine. Par ailleurs, l'industrie reste prépondérante pour l'économie chinoise. Les services représentent moins de la moitié de la valeur ajoutée dans la plupart des capitales provinciales, alors qu'en comparaison, ces proportions sont supérieures à 70% dans les grandes villes européennes. De plus, les services à forte valeur ajoutée, ressort de l'innovation, comme les services financiers, la recherche, la logistique, sont sous-développés dans la part du secteur tertiaire.

- Le sixième problème est en partie lié à cette industrialisation singulière ; il concerne les ressources financières et les pouvoirs locaux. Le développement d'une ville chinoise relève de la manufacture et de l'immobilier. Il s'agit donc pour les dirigeants d'inclure des usines dans les périmètres urbains afin de dégager des ressources fiscales immédiates et importantes. Par ailleurs, au niveau provincial, la fiscalité provient essentiellement du transfert du foncier. L'Etat s'approprie les espaces péri-urbains, en expulsant les paysans qui y sont installés, transférant ainsi la propriété collective sous la tutelle de la municipalité.

La coercition qu'exerce le système chinois à travers l'enregistrement de ses résidents ou un développement économique fondé sur une industrialisation exacerbée provoque de fortes disparités entre les villes chinoises et contribue à un développement restreint pour des métropoles qui pourraient s'imposer à l'échelle internationale. Pour s'inscrire dans une perspective de développement efficace et durable, les villes chinoises doivent encore relever de nombreux défis.

Les grands défis de la Chine urbaine d'ici 2020

Les enjeux environnementaux, économiques et sociaux sont nombreux pour les villes chinoises.

Réduire la consommation énergétique et assurer la sécurité alimentaire

- L'un des premiers défis que doit relever la Chine est celui de la rationalisation, en milieu urbain, de la consommation énergétique. Actuellement 70% de l'énergie est produite par des centrales à charbon ; en ville l'automobile connaît un développement exponentiel (Pékin compterait environ 5 millions de véhicules automobiles en 2012). Les dirigeants chinois ont pris conscience de la nécessité de

réduire ou du moins de rationaliser la consommation énergétique et, prennent, malgré des disparités régionales, des mesures qui visent à limiter le développement du parc automobile ou, au contraire, à encourager l'utilisation de véhicules électriques.

- Les questions relatives à la sécurité alimentaire et à l'urbanisation occupent aujourd'hui en Chine le devant de la scène. Selon les prévisions, la population atteindrait 1,5 milliard en 2030. Il s'agit, dans cette perspective, de définir des arbitrages régionaux extrêmement tendus concernant les constructions. Les disponibilités en terres arables sont très inégales selon les régions, et déjà très amoindries notamment dans les grandes plaines du nord-est et la frange côtière (inférieure de 60% à la moyenne mondiale).



Figure 3 : Nouveau lotissement pour la classe moyenne à Shaoxing

Contenir les coûts environnementaux et les tensions sociales

- Le troisième grand défi concerne le coût environnemental. L'émission de carbone sur des sites urbains très compact est par exemple un défi pris très au sérieux dans le cadre d'un étalement urbain qui structure les dynamiques nationales depuis 30 ans. Les villes s'appuient parfois sur des programmes de financement internationaux comme le Global Environment Facility, ce qui joue un rôle très important dans le développement des services urbains en Chine.
- Le quatrième défi identifié, et peut-être le plus important, est la gestion des tensions sociales. La Chine connaît en effet une urbanisation à deux vitesses qui se caractérise, d'une part, par

l'émergence d'une classe urbaine aisée qui se replie sur soi (et qui vit par exemple dans des gated communities) et, d'autre part, la situation de migrants qui vivent dans des zones d'extrême pauvreté.

Quel modèle de développement urbain en Chine ?

La juxtaposition de trois modèles

La Chine présente un maillage urbain relativement dense et hiérarchisé. Trois modèles d'organisation urbaine et de développement urbain se juxtaposent :

- Le modèle américain : la frange côtière de la Chine répond assez bien aux schémas d'organisation spatiale des Etats-Unis avec les principales métropoles du territoire.
- Le modèle allemand : le territoire chinois est structuré par un réseau de villes petites et moyennes. La majorité de la population vit en effet dans des centres urbains de 20 000 à 100 000 habitants.
- Le modèle asiatique : les trois principales agglomérations urbaines du Japon —la région du Kantô ; la région du Kansai, et Nagoya concentrent environ les deux cinquièmes de la population nationale. La conurbation Séoul-Inchon accueille près d'un quart de la population de la Corée du sud.

Vers un rééquilibrage spatial des grands centres urbains chinois

Aujourd'hui, en Chine se côtoient plusieurs modèles de développement urbain. Mais la Chine n'est-elle pas en train de dessiner son propre modèle ?

« D'ici 2020 on estime ainsi qu'il y aurait treize métropoles de plus de 10 millions d'habitants. »

Comme au Japon la ressource foncière est rare et les coûts logistiques sont extrêmement élevés ; ce qui tend à rapprocher la Chine du modèle asiatique avec toutefois des inflexions ou des adaptations très fortes. Mais depuis quelques années la croissance urbaine alimente la création de nouveaux centres urbains, y compris de mégapoles, sur l'ensemble du territoire laissant penser à un rééquilibrage spatial. D'ici 2020 on estime ainsi qu'il y aurait treize métropoles de plus de 10 millions d'habitants.

Les pôles traditionnels que sont Pékin, Shanghai et le delta du fleuve bleu, l'agglomération de Hong-Kong-Shenzhen, Canton et les villes du delta de la Rivière des perles continuent d'accueillir de nouvelles populations et de développer des services. Mais de nouvelles cités sont en train de voir le jour, notamment à l'intérieur de la Chine. L'on assiste par ailleurs à une spécialisation industrielle et territoriale de plus en plus marquée : certaines fonctions se focalisent sur certains grands centres urbains.

L'urbanisation en Chine n'est pas seulement la conséquence de l'essor économique du pays. Elle est le signe de l'inflexion d'un modèle de croissance chinois, jusque-là caractérisé par la production de masse de produits à faible valeur ajoutée destinés à l'exportation. La satisfaction du marché intérieur, saluée comme le nouveau moteur de la croissance, ne pourra se faire sans une accélération de l'urbanisation, et l'intégration durable de centaines de millions de paysans dans les villes. Si la population urbaine est depuis 2012 majoritaire en Chine, la question d'une urbanisation en trompe-l'œil reste ouverte.

En savoir plus sur François Gipouloux : Directeur de recherches au CNRS, François Gipouloux dirige le laboratoire « Chine, Corée, Japon » (CNRS-EHESS). Il dirige actuellement le programme « *Sustainable urbanisation in China—Historical and comparative perspectives, mega-trends towards 2050* » (7^e PCRD). Ses recherches portent sur l'urbanisation en Chine, la rivalité des grandes métropoles asiatiques dans le corridor maritime de l'Asie de l'est, et sur une comparaison de la dynamique du capitalisme en Europe et en Asie (1500-2000). Dernier ouvrage paru : *La Méditerranée asiatique : villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, XVIe XXIe siècles*, Paris, CNRS-Editions, 2009.

Références bibliographiques

Bray D., 2005. Social and governance in urban China: the Danwei system from origins to reform. Stanford, CA : Stanford University Press.

Chan K. W. et Hu Y., 2003. « Urbanization in China in the 1990s: New definition, different series, and revised trends. » China Review, 3(2) : 49-71.

Cull R. et Xu L. C., 2003. Comparing financing patterns: Coastal vs. Inland provinces in China. Washington D.C. : World Bank.

Daniels P. W., Ho K. C. et Hutton T. A., 2005. Service industries and Asia-Pacific cities: New development trajectories. Londres : Routledge.

Feuchtwang S., 2004. Making Place : State projects, globalisation and local responses in China. Londres : University College London Press.

Fu C. 傅崇兰, Bai C. 白晨曦 et Cao W. 曹文明, 2009. Zhongguo chengshi fazhan shi 中国城市发展史 (The urban history of China). Beijing: Social sciences academic press.

Gipouloux F., 2011. Gateways to globalization: Asia's international trading and financial centres. Cheltenham : Edward Elgar.

Lin G., 2009. Developing China: Land, politics, and social conditions. London : Routledge.

Ni P. 倪鹏飞, 2012. Annual report on China urban competitiveness N° 10. Beijing : Social Science Academic Press.

Shen J., 2003. « A Study of the temporary population in Chinese cities. » Habitat International, 26(3) : 363-77.

Yuan Z. 袁志刚, 2010. Chengxiang tongchou laodongli shichang jianshe yu guojia jingzhengli yanjiu 城乡统筹劳动力市场建设与国家竞争力研究. Shanghai : Fudan daxue chubanshe.

Ressources Electroniques :

Zhonghua renmin gongheguo guojia tongji ju 中華人民共和國國家統計局 (National bureau of statistics of China), 2011. Di liu ci quanguo renkou pucha zhuyao shuju fabu 第六次全国人口普查主要数据发布, disponible sur : <http://www.shtong.gov.cn/node2/node2245/node64514/node64522/node64575/node64585/userobject1ai58313.html>, consulté le 4 décembre 2012.

RETOURS D'EXPÉRIENCES «D'ÉCO-QUARTIERS» DANS LES VILLES ARABES

Un outil pertinent pour les villes du Sud ?

Par Pierre-Arnaud BARTHEL
Université Paris-Est, UMR LATTS

Les manifestations de l'urbanisme durable dans le monde arabe : premiers éléments et chantiers

Les défis de l'urbanisme durable sont multiples pour le futur urbain dans le monde arabe. Le premier défi porte sur, même si peu ils sont peu représentés dans le monde arabe, les projets de **renouvellement de friches ou de tissus historiques et d'intensification intelligente**. Quelques cas sont assez intéressants pour mériter d'être cités. A titre d'exemples, Casa-Anfa au Maroc, projet de renouvellement urbain d'un ancien aéroport. Ou encore un cas de revitalisation dans les quartiers historiques du Caire Islamique, où le site d'une ancienne décharge a été transformé en parc, celui de Darb Al Ahmar.

Un second défi est celui de **(re)penser les villes « nouvelles » et de préparer des extensions urbaines plus compactes**. Ce terme de villes « nouvelles » reste cependant à utiliser avec précaution en Egypte car les villes concernées ne sont pas tout à fait des villes « nouvelles », en tout cas pour les premières générations produites. Le projet «New Medina» que pilote la plateforme européenne des villes nouvelles à Bruxelles en est un bon exemple. Il existe trois chantiers (au Maroc, en Algérie et en Egypte) et le projet propose un accompagnement auprès des maîtres d'ouvrage pour essayer d'avancer sur chacun des sites une démarche d'urbanisme durable.

Vient ensuite un troisième défi de taille, celui de la **mise à niveau les quartiers informels**. La question qui se pose est de savoir dans quelle mesure ils peuvent être acceptés et reconnus dans leur potentialités et pour les compétences habitantes mises en œuvre, de manière à ce qu'ils deviennent autant que possible une matrice urbaine durable. Au regard de l'étendue du travail concernant les quartiers informels, un tel postulat peut sembler ambitieux. Dans les faits, même si cela reste du domaine de l'exploratoire, il existe des projets pilotes en

abordant la problématique des quartiers informels avec cet angle d'approche ou en faisant du quartier informel une base pour un projet urbain (on peut prendre comme exemples les quartiers Boulaq Al Dakrouf et Manshiat Nasser qui ont bénéficié de l'appui de la coopération technique allemande).

Benchmarking des premiers éco-quartiers auto-proclamés : la naissance d'un observatoire

Concernant les **éco-quartiers**, le constat au niveau mondial est qu'ils apparaissent majoritairement sur de l'extension urbaine. Dans le monde arabe, des éco-quartiers voient le jour depuis l'existant comme dans de l'extension urbaine. Ces premières expériences d'aménagement intégrant ces préoccupations environnementales, rejoignent l'actualité. En effet, dans le cadre de l'Union pour la Méditerranée – UPM -, la Banque Européenne d'Investissement – BEI – a passé commande en 2012 à l'Agence Française de Développement – AFD – pour lancer une étude ambitieuse afin d'identifier les projets urbains innovants sur la rive sud.

Dans le cadre d'un contrat de recherche entre le Ministère des Affaires Etrangères – MAE – et l'Agence Universitaire de la Francophonie – AUF – menée entre 2010 et 2012, un panel d'expériences pionnières d'éco-projets de villes, au Sud de la Méditerranée a été étudié. La réflexion s'est orientée aussi bien du côté des politiques publiques et urbaines, que du côté de l'opérationnalisation du développement durable et ce via la **construction d'un observatoire**. Plusieurs méthodes ont été utilisées afin de construire cet observatoire. Tout d'abord une approche nominaliste a permis d'étudier les projets se référant dans leur intitulé au « durable » (ex. : *durable, ville verte, sustainable, tanmia mûstadima, etc.*). Dans un deuxième temps, l'enjeu pour moi était de me concentrer sur comment et quels moyens pouvaient être mobilisés afin

d'identifier les projets qui étaient considérés comme « durables ». Le but de cette étude était de répertorier les projets et les initiatives de manière nominative et de voir en quoi ces projets étaient durables et ce qu'ils proposaient. Cette étude a été menée essentiellement sur des projets résidentiels mais également sur des projets mêlant activités diverses et logements (mixed-use), ainsi que sur des projets de villes nouvelles s'affichant comme durables. Enfin, une collecte de données documentaire multi-sources et de nombreuses interviews (de consultants, développeurs, agences, Ministères, etc.) ont été réalisés principalement au Maroc (leader en nombre d'éco-projets réalisés)¹, mais aussi en Egypte (2 projets majeurs au Caire), en Tunisie (Kélibia, Sfax-Taparura, 2 à Tunis) et un en Syrie, à Damas.

Cette démarche a permis d'identifier que les pays qui étaient les plus avancés dans cette démarche était le Maroc (plus de 10 projets) et la Tunisie (4 projets) dont deux très récents qui ont vu le jour après le printemps arabe. Le Maroc se positionne donc comme leader en ce qui concerne le monde arabe. Parmi les projets emblématiques marocains on compte le projet Sindibad du groupe Alliances à Casablanca et celui de la ville nouvelle « Sahel Lekhiaita » dont la holding d'aménagement Al Omrane est le maître d'ouvrage, directement en lien avec le Ministère de l'habitat, de l'urbanisme et de la politique de la ville marocain ou encore la ville verte de Benguérir aménagée par l'Office Chérifien des Phosphates.

Une initiative plutôt privée à l'origine de ces éco-projets : quelques exemples

Comme cité précédemment, l'étude a permis de mettre en évidence qu'en matière d'urbanisme durable il existe, au Maroc, une myriade de projets s'affichant comme tels. Elle a aussi permis de se rendre compte qu'en matière de financements, l'initiative s'avérait être beaucoup plus souvent privée que publique. A titre d'exemples quelques unes des structures qui financent et pilotent ce genre de projets et leurs projets en cours ou réalisés:

Projets CDG Développement - holding privée adossée à la maison-mère Caisse de Dépôt et de Gestion,

- Rabat Al Boustane (Figure 1)
- Eco-cité de Zénata

- Anfa à Casablanca
- Projets touristiques : Oued Chbika, Cala Iris et Casa Green Town



Figure 1 : Al Boustane, l'organisation à partir du paysage
Source : ADEME – Démarche AEU

Projets Al Omrane – Entreprise privée mais sous tutelle directe du Ministère de l'habitat, Villes Nouvelles et Urbanisme

Domaine : Une des deux villes nouvelles a eut une expérimentation sur des approches énergétiques durables.

- Ville nouvelle de Sahel Lahyata
- Ville nouvelle de Chrafate
- Éco-hameaux

Autre développeurs privés

- Alliances : Bab Drâa, Tifnit, Casa-Sindibad
- La société d'aménagement de Bab Zaer, Ain Aouda, située à côté de Rabat
- OCP : Projet Ville Verte Mohammed VI à Benguérir

Agences publiques - montages mixtes sur certains secteurs avec privés

- Agence Bou Regreg pour séquence 2
- Agence de la Marchica Med

Fondations

- Fondation Ben Slimane
- Fondation AMEV, créée en 2011 (à Chaouen, éco-ville)

La réalisation d'une étude plus exhaustive serait intéressante afin de pouvoir vérifier cette tendance sur un temps plus long (décennie 2010 en cours). De plus, cela

¹ Plus de 10 au Maroc : Sindibad (Casa), Benguerir (Green city), Rabat al Boustane, Villes nouvelles de Chrafate et Sahel Lakhiaita.

permettrait de mettre en lumière les raisons de la surreprésentation de l'initiative privée dans le domaine de l'urbanisme durable dans le monde arabe.

Les missions de l'observatoire

L'observatoire s'est construit autour de trois axes majeurs. Trois axes qui permettent d'apporter des indicateurs sur ces éco-quartiers ou démarches de projets urbains durables. Le premier axe de travail de l'observatoire a été d'évaluer **comment le développement durable urbain est traduit sous forme de projets au delà des stratégies de marketing**. Pour ce faire l'observatoire s'est fixé comme objectif d'essayer de discerner quelle était la dimension, entre l'économique, le social et l'environnemental, quelle était la dimension la plus travaillée, considérée. Ensuite se pose la question des destinataires de ces projets. Pour qui ont-ils été réalisés ? Les ménages ciblés existent-ils vraiment ? Et enfin quels modèles urbains sont utilisés et quels experts ont travaillé à l'élaboration et à la mise en place des projets ?

Le second axe sur lequel l'observatoire a travaillé est **l'évaluation des conditions de mise en œuvre de ces projets et de leur opérationnalisation**. Cette seconde phase d'évaluation entendait identifier les conditions qui ont été favorables à l'étape de mise en œuvre. Savoir s'il existait un couplage avec les politiques et les stratégies urbaines de la ville dans laquelle se fait l'intervention et quelles conséquences avaient eu ce couplage. L'identification des acteurs du projet était aussi un critère important. Savoir si il-y-avait un partenariat multi-acteurs ou si c'était un aménageur qui mettait en œuvre le projet de manière plus indépendante. Y avait-il des artisans, des opérateurs privés pour réaliser le projet ? Y avait-il une planification stratégique articulée, plus ou moins en amont ? Et enfin, savoir quels étaient les montages financiers mis en place.

Le dernier axe sur lequel l'étude a porté, a été celui de **l'évaluation de cette nouvelle approche de l'urbanisme. Savoir si elle donnait lieu à des ruptures dans les manières de faire** ou des changements dans les pratiques chez les professionnels locaux et les décideurs. Ces changements peuvent se manifester dans la manière de faire du design, de manager le projet, de le mettre en œuvre. La question de fond était donc dans ce cas là, de savoir si ces projets donnaient lieu à des quartiers vraiment innovants et quels nouveaux modes de vie étaient promus.

La méthode afin de pouvoir comparer les projets entre eux et de pouvoir dégager des tendances fut de réaliser une typologie regroupant ces indices.

Études de cas : des éco-projets spectaculaires aux initiatives communautaires

Westown – Eastown - Grand Caire - ou la privatisation de l'écoplanification

Situés en plein désert, détail non négligeable, les méga-projets Westown et Eastown sont situés de part et d'autres de la vallée du Nil. Le quartier de Westown est un important projet de ville nouvelle situé du côté du 6 octobre et celui d'Eastown se situe du côté du Nouveau Caire. Ces deux projets d'éco-quartiers (quasiment éco-cités) sont issus d'un partenariat entre un développeur privé Egyptien, nommé SODIC et Solidere International - Beyrouth (partenariat qui existe entre les deux entités dans le cadre du développement de ces deux projets). Ces nouveaux projets de Westown et Eastown sont destinés aux classes supérieures, en d'autres mots à l'élite Cairote. Ceci autant par la communication mise en place que par le projet urbain proposé. Toutefois, ces quartiers ne sont pas pour autant pensés comme des *gated communities* et on y retrouve une volonté de mixité d'usages dans le but de créer des centralités dans les quartiers rayonnant sur deux millions d'habitants de part et d'autre de la zone centrale cairote. L'idée de ces opérations est donc de faire un dessin urbain beaucoup plus compact que pour ceux des *gated communities* (qui sont d'ailleurs situées à côté de Eastown) et une partie mixed-use beaucoup plus dense avec une proportion importante de cheminements doux. De plus concernant les espaces verts, des paysagistes français et britanniques ont mené une réflexion intense sur l'agencement paysager en lien avec le vent, l'eau et les espèces présentes sur le territoire. La volonté était de donner une tonalité rustique (et non verte artificiellement) aux deux opérations aussi par le cadre de vie et le rendu donne un paysage assumé adapté à la sécheresse du milieu. Parallèlement, des expertises bio-climatiques assez innovantes ont été menées. Concernant, la trame architecturale, une inspiration arabo-musulmane a été reprise ainsi que pour des typologies d'habitations. Cela donne un mélange entre une reprise d'un modèle architectural traditionnel, type médina dans une des parties de l'un des deux projets (en l'occurrence Eastown), articulé avec des commodités plus modernes,

comme par exemple la présence de parking en dessous des logements.

Villes nouvelles ou projets pilotes promus par le secteur public et para-public : Al Omrane (Maroc), Ministère syrien de l'habitat et de l'aménagement

Il est intéressant de voir comment évolue la réflexion sur les villes nouvelles, et sur le développement durable et comment s'articulent ces deux questionnements. Par exemple, la ville nouvelle, Chrafate - située à côté de Tanger - fait partie du programme de New Medina piloté par la plate forme européenne des villes nouvelles (www.newmedina.eu) et est un des projets emblématiques de villes nouvelles au Maroc. En Syrie, à Damas un projet d'éco-quartier appelé « Ouest de la rue 30 » combine habitat écologique, mobilités durables, mixité sociale et fonctionnelle, centralité (situés à proximité de la gare). Sur un territoire agricole en plein mitage et informel, le choix de raser les logements informels a été fait plutôt que de les intégrer dans la fabrique de l'éco-projet. Ce projet du Programme Modernization of Municipal Administration – MAM- est financé par la Commission Européenne et la Banque Européenne d'Investissement – BEI. Il se situe sur une superficie d'environ 50 hectares. Il y a une vision beaucoup plus sociale que les projets cités précédemment. On y retrouve une réelle volonté de mixité sociale dans le montage d'opération de logement, il ne propose pas que des logements haut standing et cela ne résulte pas simplement que d'une stratégie de communication. Mais considérant la grande instabilité de la situation politique en Syrie, la mise en œuvre n'a pas commencé et l'éco-quartier est resté à l'état de projet sur papier.

« Etudier l'évolution entre villes nouvelles et développement durable et voir comment s'articule les deux questionnements est un point important pour le futur des villes durables »

Le projet « Quartier durable » de Kélibia, en Tunisie une approche au plus proche du citoyen

Ce projet ci, qui a été mené à bien depuis, résulte d'une approche *bottom-up*. Ce type d'approche ascendante reste très minoritaire dans la production d'éco-quartier mais ne fini pas d'inspirer d'autres initiatives et est en quelques sortes le visage de l'innovation sociale dans les

éco-quartiers. Le projet Kélibia a vu le jour grâce à un partenariat entre l'association pour l'environnement de Kélibia, et la Municipalité de Kélibia par l'intermédiaire du département chargé de l'environnement. Dans l'initiative des quartiers durables ce partenariat a réussi à avoir des fonds du Programme des Nations Unies pour le Développement – PNUD-GEF. Le projet Kélibia s'est déroulé entre 2009 et 2011 et à travers une réflexion menée avec les habitants du quartier sur les modes de vie, ont été dégagés 4 axes principaux d'intervention.

- Une nouvelle approche de la gestion de l'énergie en généralisant les ampoules basse consommation
- L'augmentation de l'usage des chauffe-eau solaire (en co-financement avec les familles qui le souhaitent, limités à 50 familles)
- L'augmentation du nombre de foyers mettant en œuvre le tri sélectif et le compost de leurs déchets végétaux
- La mise en valeur de la bio-diversité locale par la donation aux habitants d'arbres oliviers et des orangers.

Bien que ces projets puissent sembler très clivés, ils résultent tout de même des initiatives assez innovantes. Cependant la tendance majoritaire dans la région du Maghreb-Machrek reste l'initiative privée (Figure 2), ensuite viennent les villes nouvelles et en marge viennent les micro-projets qui, eux, qui travaillent la question de l'évolution des modes de vie des habitants et avec eux.

Les résultats de l'observatoire

Les résultats de l'observatoire se sont construits en répondant aux 4 questions suivantes : Quel développement durable ? Quelles conditions favorables ? Quelles ruptures bénéfiques ? Quelles menaces ? En répondant à ces 4 questions, l'étude a pu dégager des tendances assez marquées en fonction de chaque type de projets urbains durables.

Quel développement durable du côté des aménageurs privés ?

Concernant les projets pionniers développés par les aménageurs privés, le modèle de développement durable mis en place est surtout environnemental. La question de la mixité sociale n'est pas traitée alors que le mélange des fonctions est envisagé dans la conception urbanistique pour dépasser le zoning classique. L'approche financière

est très clairement positionnée du côté de la rentabilité. En définitive pour les aménageurs privés le bénéfice est double. Ils se positionnent sur un marché stratégique en plein développement, un secteur d'expérimentation (apprentissage) qui leur permet de diversifier leur portefeuille de projet et par la même occasion a des retombées positives sur leur image de marque.



Figure 2 : Couverture de la revue OCP numéro 3 – Déc. 2010
Source : Revue OCP

Au niveau du couplage des projets avec les politiques urbaines et la stratégie des villes, dans le cas de Westown et Eastown au Caire, l'articulation avec les politiques publiques est plutôt faible. Sans être pour autant inexistant car ces projets font partie intégrante de la stratégie « le Caire 2050 », mise en place par la municipalité. Mais le couplage reste faible surtout sur l'axe des transports. Dans ces projets on discerne tout de même des ruptures bénéfiques du point de vue des expertises et des approches en termes de cycle de vie, d'économies de moyen, de recours à des éco-technologies, de questions sur la gestion des espaces communs. Des ruptures, aussi, par rapport à la production qui était depuis 15 ans limitée, en périphérie, aux *gated communities*. Au regard des innovations que peuvent mettre en place les aménageurs privés comme la

mutualisation de production d'air conditionné ou encore le fait que les cheminements soient exclusivement dédiés aux piétons (une gageure en plein désert), des avancées apparaissent. Mais une question demeure, même si ces éco-quartiers ciblent clairement et ouvertement une bourgeoisie écologiste, existe-t-elle au Caire ? Y-a-t-il un public qui serait susceptible d'évoluer dans ces modes de vie ? Faut-il considérer ce segment de marché qui existe ? Ce sont des questions qui restent encore à étudier et cela peut représenter une menace par rapport à la mise en œuvre des projets car l'enquête a permis d'identifier l'inexistence d'une telle élite au Caire à forte conscience environnementale. On voit d'ailleurs dans premières opérations du projet, celles en cours de commercialisation, que l'argument environnemental est finalement relégué au second plan, par rapport à l'argument sur la qualité de vie et les aménités du quartier en tant que tel (situation géographique, tranquillité, sécurité, etc.).

L'avenir de ce type de projets, leur portée et leurs conséquences sont donc en question.

Des villes nouvelles aux éco-cités : le début d'un cheminement

Qu'elles soient appelées « villes nouvelles » ou « villes vertes », la question du développement durable dans ce cas là est triple : sociale, économique et environnementale. De ce point de vue là les villes nouvelles apparaissent comme plus clairement positionnées. Au niveau du couplage avec les politiques publiques, en Egypte comme au Maroc, on constate une stratégie nationale à l'instar de la situation pour les éco-quartiers. Compte tenu de la pression démographique que connaissent les métropoles de ces pays, les villes nouvelles font sens, aujourd'hui, en termes de planification. En effet, au niveau environnemental, l'outil ville nouvelle permet d'intégrer, dans le projet urbain, la lutte contre l'étalement urbain, de considérer la préservation des espaces agricoles et de bien prévoir l'aménagement en adaptation avec le milieu désertique si l'on est dans une ville comme Le Caire. Une récente étude de refonte stratégique de la ville « nouvelle » du Six-Octobre au Caire va dans ce sens. Le bureau égyptien d'études en charge de l'étude (Archplan – Figure 3) propose plus de densité, une vraie réflexion sur les centralités, une gestion raisonnée des ressources naturelles. Au Maroc, mentionnons également deux études en cours sur deux villes pilotes (Sahel Lakhyayta et Chrafate) co-financées par l'AFD (l'une sur un plan

énergétique global et l'autre sur un plan de gestion sociale et environnemental). Une évaluation future dira si ces nouveaux outils servent à améliorer fortement le fonctionnement de ces nouveaux territoires urbains. Cependant, des menaces se dessinent du point de vue architectural et urbanistique. Au regard des plans masse des villes nouvelles marocaines, on détecte un « over-design » et quand on pense à la réversibilité, à l'adaptabilité de ces projets cela semble trop figé. Enfin dernier point négatif, le zoning dans ce type de projet est loin d'être abandonné comme culture, avec toutes les conséquences que cela entraîne.

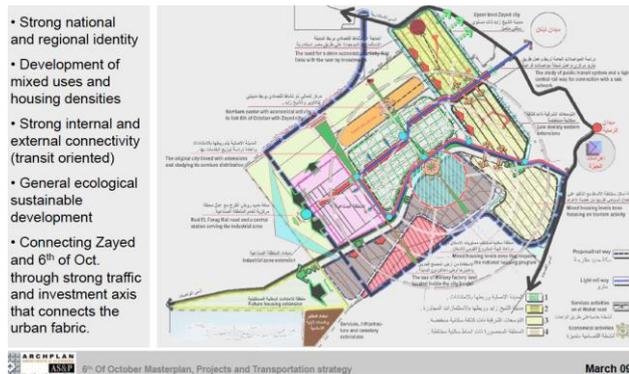


Figure 3 : Aménagement dense avec réflexion sur les centralités et gestion raisonnée des ressources
Source : Bureau d'étude ArchPlan - Egypte

L'action des ONG et des associations : signaux faibles d'un développement durable par le bas

Même si ce type de projets reste très minoritairement représenté, ils sont très clairement orientés vers une approche environnementale et participative, encore plus significativement du côté des associations. Dans le cas étudié de Kélibia, quartier durable, les partenariats sont très forts avec la municipalité et la municipalité est alors considérée comme un pouvoir urbain local aux côtés de l'association de protection de l'environnement (APE). Concernant les ruptures qui se dessinent et les défis qui s'annoncent pour ce type de projets urbains durables, ils concernent l'évolution des modes de vie avec une participation active des ménages habitant déjà le quartier pilote impacté par le projet. En effet, le niveau d'action de ce projet reste à une très petite échelle et avec de faibles moyens (des arbres, des lampes basse consommation, des composteurs et beaucoup de temps passé à expliquer, tester dans les familles).

« Ces éco-quartiers ciblent clairement et ouvertement une bourgeoisie écologiste, existe-t-elle au Caire ? [...] des questions restent encore à étudier et cela peut représenter une menace par rapport à la mise en œuvre des projets [...] L'avenir de ce type de projets, leur portée et leurs conséquences sont donc en question »

Conclusion : une génération spontanée ?

Les éco-quartiers sont, pour beaucoup, des projets sortis de nulle part. Ils laissent deviner des projets faiblement anticipés et préparés par les pouvoirs publics et donc par le manque de politiques publiques de développement durable on constate une faible articulation aux éco-projets, une structure de gouvernance peu définie voire absente et une chaîne de production encore insuffisamment constituée (des concepteurs aux artisans). En matière d'éco-quartiers il existe très peu de codes, de certifications ou de labels ou même de démarche environnementale clairement identifiée et stabilisée à l'échelle nationale par les ministères en charge de la construction, de l'habitat et de la construction. Toutefois, l'évolution est rapide. Ces projets semblent donc être une **illusion pour partie**. Le chantier mis en évidence par le travail de l'observatoire permet de cibler et d'identifier les manques de définition des concepts et des méthodes. Dans ce contexte, certains éco-quartiers pilotés par des aménageurs privés ciblant une éco-bourgeoisie imaginaire peuvent être interprétés, de manière caricaturale, comme de **nouveaux produits de l'urbanisme néolibéral**. Les conclusions de l'observatoire ont permis de mettre en évidence que si ce phénomène se réalise pleinement, il ne saurait se faire sans produire de nouvelles inégalités environnementales. Par ailleurs, et de façon positive, ces initiatives sont des expériences intéressantes d'apprentissage pour les aménageurs et autres parties prenantes (municipalités, ministères, résidents, bailleurs quand ils sont associés). Elles sont l'occasion d'observer de nouvelles approches d'urbanisme, d'étudier de nouvelles méthodologies de conception, d'utiliser de nouveaux outils, l'opportunité de faire de partager des outils et des compétences. Terminons en signalant qu'une nouvelle recherche d'inspiration endogène arabe démarre à partir des relectures de l'architecture et un retour aux formes d'architecture anciennes, vernaculaires. La médina et ses formes sont revues comme « durables », sur des modes constructifs, sur l'architecture bio-climatique.

Les horizons qui se dessinent donc pour ces projets urbains durables sont nombreux. La question du *low tech* pour élargir les projets durables aux ménages moins aisés, voire pauvres se pose aussi. La possibilité d'utiliser des technologies bon marché, comme le montre l'exemple de *Solar Cities* (au Caire dans le quartier des chiffonniers) où sont utilisés des unités de bio-gaz et des panneaux photovoltaïque à bas coût. Cette expérience, montre qu'il est possible d'avoir accès à des technologies de pointe dans ce domaine et, ce, dans des quartiers de création populaire (appelés « informels »).

Le frein qui demeure toujours important à ce genre d'expérience est qu'en Egypte, ou ailleurs, l'énergie coûte bien moins cher que dans d'autres pays et en définitive les initiatives de ce genre ne peuvent pas vraiment encore se dupliquer. Enfin la grande réflexion de fond, qui reste une problématique intégrale dans le domaine du développement urbain durable, est celle d'imaginer des projets de « quartiers informels durables ». Dans certains cas, notamment en Egypte, ces quartiers sont déjà très compacts, ont une trame viaire très développée, une faible empreinte écologique et il existe déjà une mixité fonctionnelle. Il y a donc dans ce type de quartiers une matrice qui est intéressante à optimiser.

En Egypte seule la GIZ² mène une réflexion sur cette thématique. C'est le seul bailleur à avoir un programme dédié à l'étude de ces quartiers informels depuis la fin des années 1990. La Banque Mondiale et l'Agence Française pour le Développement sont actuellement investis dans une recherche sur le financement d'une action pilote dans ces quartiers informels depuis la révolution en Egypte. Un grand chantier reste à faire aussi sur les modes de vies et l'usage de la voiture. Même si la critique s'adresse souvent à l'expertise internationale, mise en cause dans le risque de « copier-coller » des démarches expérimentés au Nord, les experts internationaux parviennent dans certains cas (si les aménageurs les laissent aussi bien être force de proposition) à apporter des méthodes, des manières de prioriser les questions, plutôt que des réponses toutes faites et des certifications copyrightées. Cette expertise sert aussi en assistance à la maîtrise d'ouvrage et est aussi un facteur clé de la future réussite auprès des aménageurs pour adapter, ajuster leur démarche d'urbanisme durable et à contractualiser efficacement avec les opérateurs de construction et futurs propriétaires.

En savoir plus sur Pierre-Arnaud Barthel : maître de conférences en urbanisme à l'Université Paris-Est Marne la Vallée et au LATTs. Il était de 2008 à 2011 responsable du pôle Etudes urbaines au CEDEJ (Ministère des affaires étrangères / CNRS) au Caire. Ses dernières publications abordent le référentiel de la ville durable dans le monde arabe (voir références bibliographiques ci-après).

Références bibliographiques:

ArchPlan, AS&P, 2009. The general strategic plan for 6th of October and Sheikh Zayed cities as one city. Masterplan, Projects and Transportation Strategy. GOPP-NUCA, 3 volumes.

Barthel P.-A., 2010. « First experiences of sustainable neighborhoods in Arab Mediterranean countries : reproducing the European model ? » in Lehmann S., Al Waer H. et Al Qawasmi J., Sustainable Architecture and Urban Development Vol 3., pp. 121-136. Amman : CSAAR Press.

Barthel P.-A., 2011. « Repenser les 'villes nouvelles' du Caire : défis pour mettre fin à un développement non durable. » Égypte/Monde arabe (troisième série), numéro spécial « Développement durable au Caire : une provocation ? », 8: 181-207.

[En ligne], <http://ema.revues.org/index2966.html>

Barthel P.-A., 2011. « Premiers quartiers urbains 'durables' dans les pays arabes : enseignements et incertitudes sur une génération spontanée (Maroc, Tunisie et Egypte). » Espaces et sociétés, 147(4) : 99-115. (Numéro coordonné par Emelianoff, C. et Lévy, A.).

Barthel P.-A. et Monqid S., 2011. Le Caire, réinventer la ville. Paris : Autrement, collection Villes en mouvement.

Barthel P.-A. et Zaki L. (Dir.), 2011. Expérimenter la « ville durable » au sud de la Méditerranée. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube.

IDSC, 2009. Sustainable cities in Egypt. Learning from Experience: Potentials and Preconditions for New Cities in Desert Areas. Le Caire: IDSC.

² Agence Allemande de Coopération Internationale



LES APPROCHES OPERATIONNELLES

- Ville durable dans les deltas du Bangladesh et du fleuve Niger au Mali
Vincent ROTGE - Consultant et professeur associé à l'Université de Tours
- Revisiter les techniques traditionnelles de construction pour un bâti urbain durable
Nicolas DUTREIX et Dominique SELLIER - Directeur associé Nomadéis et Directeur Pôle Prospective et Transition Ecologique, ARENE Ile-de-France
- Le temps des solutions pour l'eau et l'assainissement dans les villes du Sud
Jean-Hugues HERMANT - Réseau Projection

VILLE DURABLE DANS LES DELTAS DU BANGLADESH ET DU FLEUVE NIGER AU MALI

Par Vincent ROTGE

Consultant et Professeur associé à l'Université de Tours

Les deltas : des territoires souvent densément peuplés où s'exercent de fortes contraintes environnementales

Les géographes français se sont intéressés depuis longtemps aux deltas et à leur peuplement, par exemple dans les contextes du Sahel (fleuve Niger ; Jean Gallais, 1967¹) et de l'Asie du Sud-est (Mékong ; Pierre Gourou, 1936² et 1974³). Les questions d'aménagement liées à ces espaces sont aujourd'hui plus que jamais d'actualité. En réalité, les caractéristiques géographiques, environnementales et humaines diffèrent grandement d'un delta à un autre dans le monde. Par exemple, certains d'entre eux sont ouverts sur la mer (Bangladesh, Nil, Rhône, Mississippi, ...) quand d'autres sont « intérieurs » comme le Delta Intérieur du Niger (« D.I.N. ») au Mali. Les niveaux de précipitation annuels moyens peuvent être aussi très variés, tout comme les densités de population et d'autres paramètres démographiques, géographiques et humains. Ainsi, la situation est-elle très différente au Sahel (Delta Intérieur du Niger) ou en Asie des Moussons (Delta du Mékong, de la Chao Phraya, du Gange et Brahmapoutre au Bangladesh, etc.). A l'intérieur de l'Asie des Moussons elle-même, aire immense, les réalités locales sont aussi très variées.

Pour autant les deltas partagent des caractéristiques communes de peuplement.

Par exemple, ils sont naturellement irrigués ce qui favorise l'agriculture – la riziculture notamment –, l'élevage et la pêche. Ils sont situés à l'articulation de voies terrestres, fluviales, maritimes et/ou lacustres, ce qui est excellent pour le commerce et l'industrie dans certaines conditions. Parce que ce sont des carrefours

naturels, de nombreux deltas sont de très anciens bassins de peuplement et parfois ont été le berceau de civilisations. Ce sont souvent des foyers de concentration humaine, dans les bassins rizicoles par exemple – type de culture intensive qui historiquement a favorisé des densités humaines élevées – et autour des centres urbains. Les terrains constructibles hors de portée des inondations saisonnières – naturellement élevés ou situés en périmètre endigué par l'homme – y sont en nombre limité. Compte tenu des taux importants de croissance dans de nombreux pays émergents et en développement, la pression démographique sur le foncier agricole et urbain est donc devenue considérable dans ces deltas. Pour ces mêmes raisons et aussi à cause de la pauvreté, ils connaissent d'importants courants d'émigration dirigés vers les centres urbains du pays et l'étranger.

Comme de tout temps, leur aménagement réclame de remarquables capacités humaines et techniques d'adaptation. Il s'agit aujourd'hui de faire face aux risques environnementaux naturels ou consécutifs à l'urbanisation. L'anthropisation de ces espaces soulève de nombreuses questions du fait de l'assèchement, pollutions ou perturbations écologiques de zones humides. Ces dernières sont riches en biodiversité et indispensables pour l'écrêtement des crues et la rétention et régulation des eaux des violentes pluies tropicales.

Les risques auxquels les populations sont exposées dans les deltas nécessitent des aménagements particuliers. C'est vrai des inondations saisonnières en raison de la crue des cours d'eau et de la saturation ou de l'engorgement du réseau d'évacuation des eaux pluviales. D'autres éléments importants sont à prendre en compte :

- sols meubles et sols remblayés, conjugués parfois à une sismicité importante comme au Bangladesh (problèmes de stabilité et nécessité de fondations offrant un ancrage suffisant pour les bâtiments surtout quand ils sont élevés),

¹ Gallais J., 1967. Le delta intérieur du Niger, étude de géographie régionale. Dakar : IFAN.

² Gourou P., 1936. Les Paysans du Delta Tonkinois. Etude de Géographie humaine. Paris : Les Editions d'Art et d'Histoire.

³ Gourou P., 1974. « Les deltas, foyers de concentration humaine » in Ressources naturelles de l'Asie tropicale humide, pp. 439-447. Paris : UNESCO.

- faible élévation des terres et présence de bas fonds qui accentuent les besoins en matière de drainage,
- en bordure de mer, récurrence de raz-de-marée aux causes diverses – tempêtes saisonnières, tsunamis – aux conséquences aggravées par la faible élévation des terrains et aussi parfois par la disparition de la végétation littorale (mangroves),
- à l'intérieur des terres, importance pour l'occupation humaine des buttes naturelles et de l'endiguement qui permet d'augmenter la surface constructible et urbanisable
- paysages rythmés par les digues qui sont aussi les principaux axes de communication terrestre,
- pollutions des eaux de surface et souterraines ; rareté des terrains disponibles situés hors de portée des crues et des inondations utilisables comme aires de décharge (Sud-Ouest du Bangladesh, Mopti ou Djenné dans le Delta Intérieur du Niger, ...); problèmes d'écoulement des effluents en zones de bas fonds notamment en périmètre endigué, aggravés dans des climats où l'eau est rare⁴ ;
- dans une ville endiguée en bordure de rivière, selon le niveau de la ligne d'eau et la saison, inversion du sens des écoulements entre les réseaux urbains et le cours d'eau leur servant d'exutoire,
- prévalence de certaines maladies hydriques souvent consécutive au traitement insuffisant des déchets,
- comme partout dans les villes du monde quand celles-ci sont situées au cœur de régions agricoles et maraîchères, conversion des champs en terrains à bâtir ; dans un contexte rizicole, réduction possible de l'autosuffisance alimentaire ;
- perturbation des zones de frayères et impact sur la ressource halieutique (on sait en outre que les zones estuariennes jouent un rôle important pour la reproduction des organismes aquatiques) ; surpêche en eau douce,
- pollution par les effluents domestiques et, de plus en plus, industriels des nappes phréatiques superficielles et des eaux de surfaces, concentration de certains polluants (par exemple des métaux lourds) dans les organismes des cours d'eau et estuaires,
- aménagements hydrauliques en amont (barrages) qui réduisent le débit à l'aval,
- parfois, présence naturelle d'arsenic dans les sédiments plus profonds et les nappes comme au Bangladesh, etc.,
- risques industriels : pollutions quand certaines usines sont submergées ; risques économiques liés (par exemple coup porté à la production de disques durs en zones inondées en 2011 dans la région de Bangkok) – possible prise en compte de ce risque par les investisseurs dans leurs stratégies d'implantation d'usines,
- patrimoine culturel important ; vestiges archéologiques dans les zones exondées des deltas situées sur des routes commerciales anciennes (par exemple : buttes, « *togueré* » dans le Delta Intérieur du Niger au Mali) ; des mesures de protection sont alors nécessaires, ...

En outre, les barrages et l'irrigation de plus en plus extensive réduisent le débit des fleuves, ce qui pose des problèmes de partage des eaux transfrontalières entre Etats, comme l'Inde et le Bangladesh. La diminution du débit des fleuves impacte l'agriculture et l'aménagement local au Bangladesh en provoquant l'assèchement de certains cours d'eau dans le bassin versant du Gange par exemple. Tout cela a des répercussions importantes dans les modes de vie à l'échelle locale.

L'étalement urbain sans l'application concertée d'un plan de drainage fait peser des dangers alors que l'industrialisation génère des pollutions souvent plus graves que celles, organiques, qui prévalaient autrefois alors que les niveaux de densités humaines étaient plus faibles. Ainsi des métaux lourds se concentrent-ils dans les organismes aquatiques et pénètrent-ils ensuite dans la chaîne alimentaire humaine.

Dans ces contextes, les changements climatiques exacerbent les pressions sur l'environnement, suscitent de nouveaux risques (Delta Intérieur du Niger, Bangladesh, ...) et plus globalement font surgir de

⁴ Problème de « chasse d'eau » insuffisante dans les réseaux d'égouts comme à Mopti dans le Delta Intérieur du Niger.

nouveaux enjeux urbains. On pense par exemple aux risques liés à la montée des eaux des océans et à l'intrusion d'eau salée dans les nappes (deltas ouverts sur la mer), à la modification des précipitations et de la fonte des glaciers, aux conséquences de phénomènes climatiques extrêmes plus fréquents, à l'élévation des températures qui pose la question de villes mieux aérées, ombragées et du recours à des modes constructifs, parfois d'inspiration traditionnelle, mieux adaptés, ...

A partir de ces éléments de contexte, l'étude de deux questions d'aménagement dans deux deltas va permettre d'éclairer certaines problématiques importantes qui sont spécifiques à ces espaces. Il s'agit dans le premier cas de la ville portuaire de Mopti située dans le Delta Intérieur du Niger au Mali qui a fait l'objet d'une étude d'orientations urbaines par la Mission Val de Loire dans le cadre de ses activités de coopération décentralisée, et dans le deuxième de la phase préparatoire (étude de faisabilité) du projet de développement municipal pour l'Ouest du Bangladesh initié par la Banque Mondiale et le *Local Government Engineering Department* (LGED) du Bangladesh. L'auteur de cet article a dirigé la maîtrise d'œuvre de ces deux projets.

Le Delta Intérieur du Niger et la ville de Mopti au Mali

La ville de Mopti se situe approximativement sur la ligne qui divise en son centre le pays livré à des troubles armés liés à la géopolitique d'une zone assez vaste qui l'entoure à cheval sur plusieurs pays limitrophes. Cette ligne marque actuellement⁵ le partage *de facto* du pays. Le fleuve Niger par ses crues saisonnières inonde le Delta Intérieur du Niger (D.I.N.), vaste bassin de peuplement situé en zone sahélienne. Il en résulte des effets bénéfiques pour la flore, la faune, l'agriculture, l'élevage et la pêche. Le D.I.N. qui a vu prospérer de riches civilisations est situé sur des routes commerciales fort anciennes entre la Méditerranée et l'Océan Atlantique. Les densités humaines dans le D.I.N. sont bien plus élevées en général que dans la partie nord du pays sans atteindre et de loin celles de la partie méridionale du pays beaucoup plus arrosée. Mais les conditions de vie restent très rudes dans les campagnes (particulièrement en saison sèche avant la crue), ce qui pousse les populations à migrer vers les centres urbains régionaux et

particulièrement la couronne immédiate de la ville ancienne de Mopti.

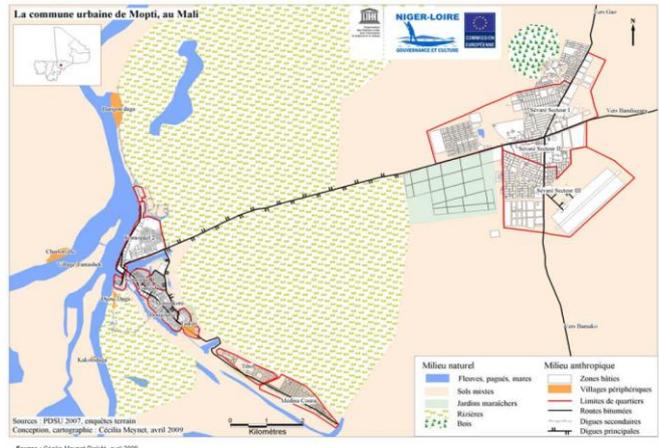


Figure 1 : Représentation de la commune urbaine de Mopti⁶

« Le territoire restreint endigué en bordure de fleuve concentre de très fortes densités humaines. »

Mopti constitue un port fluvial important sur le Niger et son affluent le Bani. Son territoire restreint endigué en bordure de fleuve concentre de très fortes densités humaines qui contrastent avec celles beaucoup plus basses des campagnes. Ces fortes densités intra-urbaines s'expliquent par la croissance naturelle de la population dans un territoire endigué par définition restreint et par la présence du port et des commerces associés (de gros et de détail, marché au poisson, ...), sources de nombreux emplois.

Quelle influence du fleuve sur l'aménagement ?

La ville de Mopti (115 000 habitants pour l'ensemble de la commune en 2009) joue un rôle essentiel, notamment en fixant une partie de la population de cette région où l'émigration depuis les zones rurales est importante. Les quartiers anciens en bordure de fleuve – qui incluent le port et son important marché – se situent dans la plaine d'inondation. On rapporte qu'à la fin du XIX^e siècle, à l'arrivée des Français, seul un petit nombre de buttes occupées par les Bozos – ethnie associée aux métiers du

⁵ Début janvier 2013.

⁶ Source cartographique : Cécilia Meynet-Diakité dans Rotgé V., Gayme S. et Meynet-Diakité C. (avec les contributions de Roussel D. et Millereux J. et l'appui de Bagayoko M. et la conception graphique de Bonté C.), Juillet 2011. Mopti, entre terre et eau, Analyse urbaine et propositions d'aménagement. Tours : Mission Val de Loire.

fleuve – se distinguait dans cette zone de confluence entre le Niger et son affluent le Bani. Par la suite, des digues furent construites prenant appui sur ces trois points ; la ville gagna peu à peu en surface par remblaiements successifs à l'intérieur des périmètres endigués. Mopti est ainsi devenue une ville attractive au niveau régional ; elle se développe en suivant le Niger, le Bani et des bras de ce dernier dont certains sont devenus des mares urbaines. A environ 13 kilomètres de cette première implantation humaine vers l'Est s'est développée à partir des années 1950 Sévaré, un quartier satellite de la commune de Mopti à destination encore largement administrative qui est situé dans un secteur en permanence exondé. Sévaré dispose de terrains à bâtir et d'infrastructures de communication (aéroport, terminal de bus, administrations, ...) et est relié par une route-digue au secteur du port et de son marché et d'autres quartiers anciens en bordure de fleuve. Cette zone voisine du fleuve est endiguée. Le problème majeur auquel doit faire face aujourd'hui la commune de Mopti concerne la croissance de la population compte tenu de la pénurie en terrains disponibles à l'intérieur du secteur de la commune situé en bordure de fleuve. Les densités humaines ont atteint ici un maximum de 500 habitants à l'hectare et souvent bien plus dans les parties les plus anciennes. En fait de telles densités correspondent à un état de saturation de l'espace pour le type d'habitations en terre R+2 qui y prévaut.

Pour un développement urbain durable, il est donc impératif de créer des terrains à bâtir sur la « terre ferme »⁷ à Sévaré et dans la continuité immédiate des quartiers anciens de la ville à proximité du port. Il est fortement recommandé – et prévu par les services de l'Etat – que des extensions se fassent en gagnant sur la plaine d'inondation à l'est des quartiers fluviaux et non sur les zones humides à l'ouest de ceux-ci. Il importe en effet de conserver ces dernières pour leur rôle bénéfique varié (sur le climat urbain, comme réceptacles des eaux pluviales, ...) et en matière de biodiversité. Ces zones humides sont aussi très importantes pour le paysage culturel des quartiers anciens pour ainsi dire « amphibie » qui tire sa singularité de la continuité des bras de fleuves, de la présence de mares urbaines, de celle de quais urbains et, en périphérie, de zones de cultures de décrue.

⁷ C'est-à-dire exondée en permanence même en période des pluies et de crue du Niger

A l'heure actuelle des remblayeurs interviennent sur les berges du Bani et de certains de ses bras qu'ils occupent. Ils vivent dans des conditions d'hygiène préoccupantes. Mais en même temps, ils créent du foncier pris sur les zones humides pour ensuite revendre les terrains. Au manque de terres habitables disponibles s'ajoute la présence de nombreux bas-fonds. En effet, à certaines périodes de l'année, la ligne d'eau du fleuve est plus élevée que le niveau de la ville derrière les digues, ce qui crée des inondations récurrentes du fait des eaux des pluies violentes qui saturent le réseau de drainage durant



la brève saison humide.

Figure 2 : Simulation de l'évolution de la silhouette urbaine de la ville de Mopti en fonction des différentes mesures de protection pouvant être mises en place⁸

La construction en terre joue un rôle très important dans l'urbanisme de cette ville. Elle est bien adaptée aux conditions locales d'un point de vue social, économique, climatique et énergétique, et culturel. Son inconvénient le plus notable est que ce système traditionnel ne permet pas de construire très en hauteur. Plus qu'un simple mode de construction, c'est un type d'habitat encore très répandu et pratiqué. L'apparence du bâti en terre d'aujourd'hui reste encore assez proche de celle d'avant guerre, si ce n'est que les maisons ont été généralement rehaussées d'un étage ou deux. En outre, les murs épais des maisons présentent une inertie thermique satisfaisante, ce qui est important dans un climat sahélien caractérisé par une forte amplitude thermique entre le jour et la nuit. Compte tenu des coûts des alternatives à

⁸ Source : Rotgé V., Gayme S. et Meynet-Diakité C. (avec les contributions de Roussel D. et Millereux J. et l'appui de Bagayoko M. et la conception graphique de Bonté C.), Juillet 2011. Mopti, entre terre et eau. Analyse urbaine et propositions d'aménagement. Tours : Mission Val de Loire.

l'habitat en terre, ce dernier mode de construction est très intéressant moyennant des règles architecturales et constructives à respecter pour assurer par exemple une ventilation satisfaisante. Il est économique et fait appel à des matériaux locaux, ... Ce type d'habitat – ce qui n'est pas son moindre intérêt – permet ainsi de préserver l'image de la ville, une vie de quartier et, par là, une véritable forme de culture urbaine (silhouette des rues, courettes, terrasses, façades, ...).

Cela étant, il est encore moins possible dans la partie ancienne et endiguée de Mopti qu'ailleurs de se concentrer sur les seules questions d'habitat. **Pour répondre à la croissance démographique naturelle et migratoire, il faut créer du foncier à destination résidentiel et pour faire place à de nouvelles activités, ainsi que des emplois en nombre suffisant.** Comme c'est en effet dans cette partie ancienne en bordure de fleuve qu'une grande partie de l'activité économique se réalise, il ne serait pas raisonnable de créer la plupart des nouveaux logements à Sévaré à 13km de là. Le terrain y est certes abondant. Mais une telle stratégie reviendrait à dissocier les lieux d'emploi et de résidence pour beaucoup de travailleurs du port et du marché, ou engagés à dans les nombreux services et métiers d'artisanat qui abondent à proximité. Or, beaucoup de Mopticiens travaillant sur le port ou à proximité ne peuvent se permettre d'effectuer la navette entre les deux, ni au moyen d'un véhicule motorisé trop cher, ni même à pied ou bicyclette : cela prend beaucoup de temps et la distance et le climat rendent l'exercice pénible sur une base quotidienne. On peut observer qu'en revanche certains de ces travailleurs font déjà la navette par bateau à partir de villages voisins de l'autre côté du Bani ou du Niger.

« Le tourisme peut jouer un rôle important comme pourvoyeurs d'activités complémentaires. »

Dans ce contexte, se pose aussi avec acuité la question du tourisme. Compte tenu de la stagnation de certains autres secteurs de l'économie (pêche, ...) et la mauvaise structuration de certaines filières des produits de l'agriculture, le tourisme peut jouer un rôle important comme pourvoyeurs d'activités complémentaires. Toutefois, la filière touristique nécessite d'être elle aussi mieux structurée et souffre aussi de l'absence de lieux

d'intérêts valorisés et aménagés ainsi que de l'absence de propreté de l'espace public. Actuellement la gravité de la situation politique et de l'insécurité dans la zone de Mopti et à l'Ouest et au Nord du Pays a mis le tourisme entre parenthèses.⁹ Quand bien même la situation sécuritaire venait à s'améliorer dans les délais raisonnables qu'on espère, il faudra améliorer la situation de l'emploi, les conditions sanitaires en ville (traitement des déchets solides et liquides et suppression des rejets dans les mares urbaines) et valoriser le patrimoine urbain culturel et naturel (mise en place suggérée d'une trame verte et bleue). Ce sont des conditions indispensables au bien-être des populations locales.

Le caractère essentiel des questions de gouvernance

Un projet franco-malien conduit entre 2007 et 2011¹⁰ visait à recueillir la parole de ces acteurs et à appréhender leurs représentations et perspectives quant au développement de leur territoire. Durant les ateliers mis en oeuvre, le projet a permis d'informer les chefs de quartiers, souvent tenus dans l'ignorance, sur les projets d'urbanisme en cours dans la ville. Pour répondre aux défis d'aménagement et d'urbanisme de la ville Mopti, ce projet recommandait de renforcer le rôle des chefs de quartier dans les véritables instances décisionnelles en matière d'urbanisme.

« Les déchets solides (domestiques ou du marché, ...) sont très souvent déversés dans le fleuve et les mares urbaines qu'ils polluent ou dans le réseau de drainage des eaux pluviales qu'ils obstruent. »

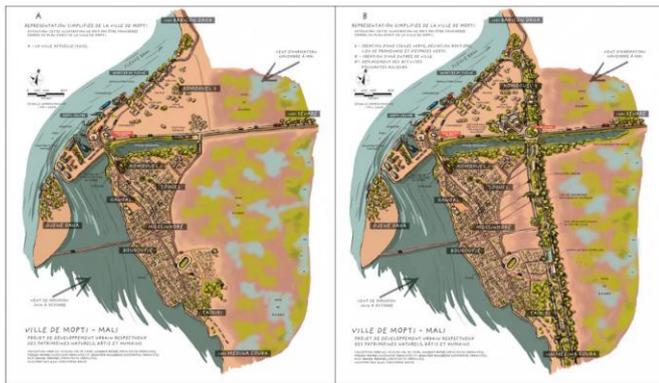
La population en effet n'est pas suffisamment informée au niveau des quartiers et ne peut donc adhérer à des politiques qu'elle ignore. A titre d'exemple, des chefs de quartier ignoraient que les services techniques de l'Etat avaient programmé la construction de digues vers l'Est de la partie de Mopti qui jouxte le fleuve (décision au demeurant qui nous paraît tout à fait indiquée d'un point de vue technique, comme on l'a vu plus haut). La gestion des déchets est également révélatrice de ce problème : la population déverse des déchets sur des sites sauvages à

⁹ Cet article est écrit à la mi-janvier 2013

¹⁰ Une étude de la commune de Mopti, mise en oeuvre par la Commune et la Mission Val de Loire, qui s'appuyait sur un processus de concertation et visait à nourrir ses orientations urbaines à venir.

proximité des habitations aucune décharge ultime n'existant et la population ne connaissant pas les moyens mis en œuvre par la municipalité pour collecter ces déchets. Les déchets solides (domestiques ou du marché, ...) sont très souvent déversés dans le fleuve et les mares urbaines qu'ils polluent ou dans le réseau de drainage des eaux pluviales qu'ils obstruent. Les déchets liquides polluent *via* les puisards des concessions la nappe phréatique quand ils ne sont pas collectés par des privés et épandus dans la plaine. En ce qui concerne les eaux usées urbaines, leur volume est souvent insuffisant pour en permettre l'évacuation par les égouts (phénomène de « chasse d'eau » accentué par la faible pente). Un système traditionnel de toilettes sèches est en usage mais les déchets domestiques produits ainsi périodiquement doivent être évacués dans un lieu approprié et non déversés par facilité et économie comme souvent dans les réseaux d'eau pluviale. Il y avait en matière d'assainissement et de propreté urbaine un manque de moyens certes, mais aussi de concertation et de mobilisation de la population même lorsque des

Ces travaux ont permis de mettre à jour les problèmes de transport. Un flux constant de véhicules commerciaux traverse en effet les anciens quartiers notamment autour de la Mosquée dans un secteur à fort caractère patrimonial. Il y a par ailleurs, une concentration d'activités et de logements sur le port qui empêche le développement d'une dynamique économique pérenne à plus grande échelle, et alimente également la dégradation de ces espaces. Devant ce constat, a été proposée la création d'une voie de circulation sur une nouvelle digue dont la construction est programmée dans la plaine d'inondation vers l'Est. Sont fortement recommandées en parallèle la restauration et conservation des zones humides dans la ville (importance pour le climat et la rétention des eaux pluviales, pour l'agriculture de décrue, ...) et la protection de la façade fluviale (enjeu économique, touristique et en matière de conservation historique). Outre la végétalisation de l'espace tampon entre les quartiers existants et ceux projetés pensé comme une sorte de coulée verte et brise-vent dans la ville, l'enjeu est d'orienter convenablement la trame du bâti dans les extensions projetées et de végétaliser afin de réduire au maximum les nuisances des vents d'Harmattan secs et chargés de poussières. Le projet a contribué à l'amorce d'une réflexion globale sur le développement municipal. Le défi pour la commune de Mopti est bien créer quelques infrastructures principales et de définir des axes structurants en utilisant des matériaux de construction locale et des moyens disponibles, ce qui nécessitera néanmoins un apport financier initial extérieur.



moyens financiers étaient disponibles (aides de l'Etat).¹¹

Figure 3 : Proposition d'aménagement avec la création d'une extension urbaine à l'Est de la ville existante en bordure de fleuve¹²

Le projet a permis d'identifier des problèmes quant aux outils de communication. En effet, la plupart des habitants et même certains décisionnaires ne sont pas habitués à lire des plans. Des supports plus appropriés de communication ont donc été produits : photographies (contemporaines et d'archive, ces dernières suscitant un très vif intérêt), croquis en 3D et bien sûr discussions nourries.

Perspectives

La participation est un élément de base ; **les opérateurs urbains doivent s'appuyer sur des relais efficaces, à savoir les ONG, mais surtout les chefs de quartiers**, qui aujourd'hui sont insuffisamment informés et n'entrent que trop rarement dans des partenariats actifs.

Au-delà de la représentation des différents acteurs, des axes stratégiques doivent être définis. La commune dispose de ressources financières propres qui sont faibles, d'où le recours à de nombreuses aides extérieures pas toujours coordonnées entre elles. Cela constitue évidemment un frein au développement de projets et programmes sur la durée et un obstacle à la réalisation d'une vision homogène pour la ville. La

¹¹ On fait ici référence à une situation avant l'été 2011.

¹² Ibid.

multiplication de proposition de projets, qui ne tiennent pas compte les uns des autres, souligne l'absence de structures de concertation et le manque de visibilité politique.

Plutôt que de multiplier ces projets les autorités devraient donc s'attacher à déterminer des grands axes d'actions parmi lesquels : la valorisation et le développement de l'habitat climatique, l'utilisation de matériaux locaux de construction comme la terre, l'organisation cohérente de la structuration urbaine (avec des orientations de digues et de rues pertinentes pour éviter la dégradation de quartiers et résoudre ou réduire les problèmes de stagnation des eaux dans les bas-fonds par exemple).

Toutefois, le contexte actuel de conflit armé aux portes de Mopti hypothèque totalement le futur. Il a remis en question bien des décisions et gelé des pans de l'économie. En outre, les changements climatiques font peser une menace sur la région en ce qui concerne en particulier la ressource en eau alors que la prolifération d'ouvrages et de prélèvements d'eau en amont sur le Niger est une autre source d'inquiétude. L'évolution des stocks de poissons est également préoccupante pour cet important port fluvial et marché régional.

Le Bangladesh, delta du Brahmapoutre et du Gange

Fruit du partage de l'Inde de la période britannique, puis de la coupure entre le Pakistan occidental et oriental, ce dernier devenant indépendant sous le nom de Bangladesh en 1971, l'espace national bangladais est occupé en grande partie par le delta de deux des plus grands fleuves d'Asie du Sud : le Brahmapoutre et le Gange. Ce delta est ouvert sur le golfe du Bengale. Il est sillonné par de multiples cours d'eau. La mousson joue un rôle essentiel ainsi que la fonte des neiges dans l'Himalaya qui alimentent le réseau hydrographique. Le Bangladesh se distingue ainsi et à d'autres égards fortement du Mali. Par exemple, la densité de population au kilomètre carré y atteignait-elle 1126 habitants en 2009 quand elle s'établissait alors à 10,5 pour l'ensemble du Mali (D.I.N. inclus).¹⁴ La superficie du Bangladesh est environ trois à quatre fois moins étendue que celle de la France, pour une population qui est à peu près deux fois et demie supérieure. Toutefois, la part de la population urbaine dans la population totale demeure relativement faible et est appelée à augmenter considérablement dans les décennies à venir.

Comme dans le Delta Intérieur du Niger, les zones les plus densément peuplées s'organisent dans les périmètres en permanence exondés, que ce soit naturellement ou du fait de l'endiguement, à proximité des fleuves Brahmapoutre et Gange. Mais la plupart des villes importantes évitent la proximité immédiate de la côte, situation qui présente des dangers considérables du fait des raz-de-marée, sauf dans le cas de Chittagong, ville portuaire sur le Golfe du Bengale qui a connu des tragédies dans le passé.

« La superficie du Bangladesh est environ trois à quatre fois moins étendue que celle de la France, pour une population qui est à peu près deux fois et demie supérieure. »

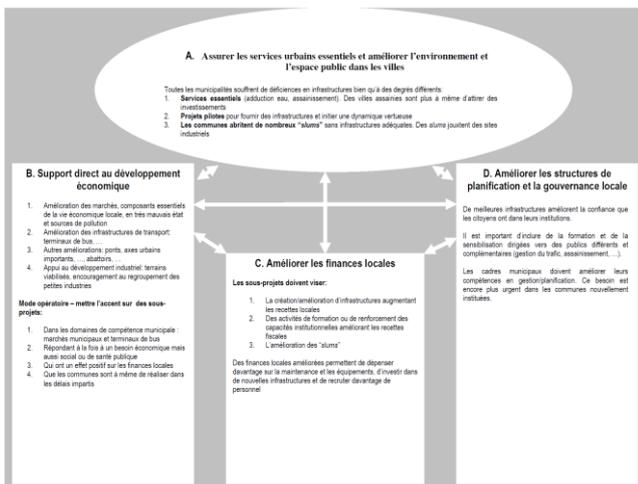


Figure 4 : Le concept proposé pour le programme de développement municipal - Ouest, LGED/Banque Mondiale¹³

¹³ Source: 2012. Preparation of Municipal Development Program, Final Municipal Development Plan – West, Volume-1 General Introduction. Dhaka: Hifab International AB, BCL, BETS.

¹⁴ Statistiques de l'ONU.

principalement constitué d'une vaste plaine, hormis le Nord-Est (région de Sylhet qui, en dépit de son « altitude » relative, souffre néanmoins d'inondations. Ces dernières sont dues au débordement d'un réseau dense de cours d'eau alimentés par les bassins versants en zones montagneuses où la pluviométrie est importante, comme en Assam, Etat indien voisin). Un autre secteur relativement élevé au pays comprend le Sud-est (Chittagong Hill Tracts) limitrophe de l'Inde et du Myanmar. Le Sud-Ouest du pays est particulièrement exposé aux inondations saisonnières dues aux crues en raison de l'altitude particulièrement faible des terres. Le centre Nord et le Nord-Ouest du pays sont en général moins exposés aux inondations résultant des crues ou du débordement du réseau d'eaux pluviales.

Le renforcement du commerce avec les pays voisins dont en tout premier lieu l'Inde pourrait aider à désenclaver économiquement le pays et accélérer la croissance économique particulièrement le long des corridors urbains qui mènent à ce pays. Alors que la circulation d'Est en Ouest a été longtemps entravée par la présence des fleuves Brahmapoutre et Padma, la construction d'un deuxièmement pont sur la Padma (cours d'eau majoritairement alimenté par le Gange qu'il prolonge) est prévue alors que celui sur le Brahmapoutre plus au Nord est ouvert depuis 1998.

L'impact de l'urbanisation

L'urbanisation de cette région, dont le site naturel demande d'importants aménagements, fait face à une perte des terrains agricoles au profit de quartiers nouvellement urbanisés. Le processus d'expansion urbaine dans une plaine agricole conduit naturellement à s'interroger sur la notion de sécurité alimentaire. En outre, la multiplication de parcs industriels dans la plaine autour de Dhaka pour les usines du textile notamment ou des briqueteries à l'emprise foncière importante servent la croissance du PIB et l'emploi mais entraînent une perte en terrains agricoles.

Dhaka, la capitale du pays, qui a connu une croissance très importante au cours des vingt dernières années, compte 15 millions d'habitants aujourd'hui. Le rythme de sa croissance est tel qu'elle devrait devenir d'ici dix ans la 4^{ème} mégapole au monde. Cette zone centrale urbaine est tirée par la croissance de l'industrie textile, concurrentielle par rapport à la Chine par exemple, puisque les coûts de

main-d'œuvre y sont encore très bas. Toutefois il y a bien un développement à deux vitesses avec, d'une part, les villes en périphérie de la capitale qui profitent du dynamisme manufacturier et, d'autre part, les centres plus éloignés qui concentrent des industries souvent obsolètes mais structurent un hinterland rural. La construction du pont sur le Brahmapoutre en 1998 a toutefois rapproché les deux parties du pays et aidé à stimuler la croissance dans la partie Nord-Ouest du pays.

Dans ce contexte, la Banque mondiale a mis récemment en œuvre les études préparatoires d'un programme de développement municipal sur l'ouest du pays en se concentrant sur 11 communes urbaines situées sur des corridors urbains importants. Dans le cadre de ce programme plusieurs projets ont été proposés sur trois axes principaux : la création d'infrastructures (notamment d'assainissement, de transport et marchés), la formation et le renforcement des capacités institutionnelles afin en particulier d'améliorer les finances municipales et la capacité des communes en matière de planification



locale.

Figure 5 : Vues des communes comprises dans le programme de développement municipal - Ouest, LGED/Banque Mondiale (Sources photographiques : Rotgé V., 2012)

Ce programme vise ainsi à améliorer l'environnement urbain en mettant en œuvre des services urbains, en créant des réseaux d'adduction d'eau, de drainage, en résorbant certains quartiers vétustes ou bidonvillisés et en desservant ces quartiers rénovés avec les services de base (en étendant notamment les réseaux d'eau). Les « sous-projets » initient par ailleurs une assistance directe au développement économique, en améliorant les marchés, en rénovant les abattoirs qui lorsqu'ils sont vétustes sont polluants (cette pollution organique crée

néanmoins des risques sanitaires), et en améliorant les infrastructures de transport comme les terminaux de bus. Ces actions sont entreprises pour l'amélioration de l'environnement mais aussi en même temps pour permettre d'alimenter les finances locales.

« **Le déversement des déchets en dehors des décharges souvent absentes est un grave problème.** »

Au-delà de l'impulsion d'un dynamisme économique et fiscal il s'agit, pour ce programme, d'améliorer les structures de planification et de gouvernance locale, de former les cadres locaux et de sensibiliser la population.

Le déversement des déchets en dehors des décharges souvent absentes est un grave problème. Ces déchets obstruent les réseaux de drainage et dispersés supposent évidemment une pollution des eaux de surface. Ils font courir des risques sanitaires aux populations. Or les communes, lorsqu'elles les collectent, ont tendance à les déverser ensuite plus loin le long des routes (qui sont aussi souvent des digues) en l'absence de décharges communales du fait des densités élevées et de la pénurie en terrains disponibles à cet effet. Comme dans le Delta Intérieur du Niger au Mali, il serait judicieux de créer des décharges cernées par des murets surélevés afin d'empêcher leur submersion en période de mousson et, compte tenu de la pénurie en terrains disponibles, d'étudier des formes d'intercommunalité à cet égard.

A cette question des déchets s'ajoute les problèmes de drainage et de routes. Du foncier constructible est créé grâce à de nouvelles digues mais ces aménagements ne sont pas correctement drainés. Les infrastructures et équipements de la ville sont très dégradés car peu d'investissements et de planification ont été réalisés depuis 15 ans. Or dans l'intervalle, nombre de petits centres ruraux sont devenus des centres urbains secondaires importants.

L'exemple de la ville de Bhaluka

Cette commune au nord de Dhaka produit sur son territoire une part non négligeable du poisson de vivier produit dans l'ensemble du Bangladesh. Bhaluka présente un profil assez étonnant puisqu'elle est parsemée de mares ceinturées par des digues qui

recèlent les routes et une grande partie des terrains disponibles. L'objectif du projet, qui comprend la construction de certains aménagements sur financements de la Banque Mondiale en cohérence avec l'équivalent bangladais d'un Plan Local d'Urbanisme et des activités de renforcement des capacités institutionnelles, était de créer des routes pour relier l'ensemble des centres de districts. Ces aménagements devaient fournir aux travailleurs et notamment aux femmes la nuit des axe éclairés et goudronnés pour rejoindre leur domicile après leur journée de travail, mais devait aussi faciliter le transport des petits commerçants et ainsi préserver les quartiers d'une dégradation causée par la circulation de véhicules sur des routes-digues inappropriées. D'autres propositions concernent le marché et ses équipements.

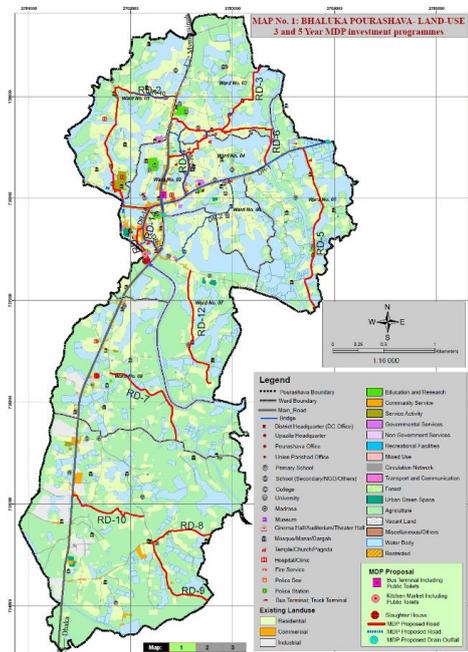


Figure 6 : Représentation cartographique de la Commune de Bhaluka dont le territoire est parsemé de mares à usage piscicole¹⁵

Ce projet prévoit aussi des activités de formation générale (comptabilité punique, etc.) ou plus spécifique ainsi que des propositions d'ordre institutionnel. La pollution des cours d'eau se fait essentiellement à l'extérieur de la ville car les usines s'installent en périphérie pour des raisons de fiscalité. Les acteurs de la ville ne peuvent donc pas régler ce problème de pollution qui se crée bien en amont à l'échelle du bassin versant. C'est pourquoi il est suggéré d'étudier la possibilité de mise en place d'un comité de

¹⁵ Source cartographique: BETS in 2012. Final Sub-project Feasibility Report, Bhaluka. Dhaka : Hifab International AB, BCL, BETS.

bassin pour contrôler la pollution qui associerait élus, industriels, etc.¹⁶

Conclusion

Les deltas de peuplement nécessitent donc des politiques efficaces d'aide car ce sont des zones à fortes contraintes et enjeux majeurs qui concentrent de nombreux atouts mais aussi problèmes. Il importe de réduire la perte en zones humides aménagées à usage agricole (rizières, etc.) ou naturelles, pour des questions de sécurité alimentaire, mais aussi pour des questions naturelles et de services des écosystèmes.

Peut-on aussi continuer à urbaniser imprudemment de nouveaux espaces, par exemple sans plans de drainage rigoureux dans leur conception et application (le cas de Bangkok en Thaïlande l'a malheureusement bien montré durant les inondations de 2011) ou de façon trop laxiste en zones de bas-fonds ou côtière ?

Faut-il davantage se concentrer pour les aménager et les consolider – quand elles peuvent l'être à un coût acceptable – sur les zones déjà urbanisées et répondre aux questions complexes inhérentes à leur densification ?

D'un point de vue environnemental, peut-on aussi continuer à assécher les zones humides à un rythme intense dans certains pays heureusement portés par une croissance économique rapide ? Ce n'est pas qu'une question d'ingénierie civile relative par exemple à l'écrêtage des crues ou la rétention des eaux pluviales aussi vitales ces questions soient-elles. C'est aussi, comme on l'a vu, un grave enjeu de biodiversité.

Les écologues s'intéressent déjà de près à ces questions et il conviendrait d'étendre le débat à différents champs disciplinaires qui ne peut laisser personne indifférent : responsables politiques, habitants, ONG, urbanistes, ingénieurs hydrauliciens, sociologues, géologues, industriels, investisseurs, assureurs, ...

Il est aussi fréquent – et ce n'est nullement le jeu du hasard – que ces espaces, souvent densément peuplés et carrefours de civilisation et migrations, aujourd'hui exposés à des changements climatiques qui exacerbent souvent les conditions de vie, soient porteurs de forts enjeux géopolitiques. Cette dimension est évidemment à

prendre en compte dans celle plus globale de la durabilité de ces systèmes régionaux et urbains à la dynamique propre et à l'importance cruciale pour la planète.

En savoir plus sur Vincent Rotgé : Diplômé en aménagement (DPLG, Paris; *Master in Environmental Design*, Yale University; DEA, EHESS; doctorat, Paris IV), consultant et professeur associé (PAST) à l'Université de Tours, Vincent Rotgé a dirigé entre autres un programme de recherche sur les relations ville-campagnes en Indonésie au Centre des Nations unies pour le Développement Régional (Japon), le programme Asia Urbs à la Commission Européenne à Bruxelles et en Asie, les activités internationales de la Mission Val de Loire sur la conservation/aménagement des corridors fluviaux, puis en 2012 le programme de développement municipal pour l'Ouest du Bangladesh (Banque Mondiale – LGED). Son expérience en urbanisme/aménagement régional porte sur plus d'une dizaine de pays d'Asie du Sud et du Sud-est, et sur l'Afrique.

Références bibliographiques :

Barnosky A. D. et al., 2012. « Approaching a state shift in Earth's biosphere. » *Nature*, 486(7401) : 52-58.

<http://www.stanford.edu/group/hadlylab/pdfs/Barnoskyetal2012.pdf>

Dorier-Apprill E. et Van Den Avenne C., 2001. « La connivence citadine et ses exclus. Le cas de Mopti, ville moyenne du Mali. » *Annales de la recherche urbaine*, 90 : 117-125.

Gourou P., 1974. « Les deltas, foyers de concentration humaine » in *Ressources naturelles de l'Asie tropicale humide*, pp. 439-447. Paris : UNESCO.

Herz R. K., 1988. « Considering Climatic Factors for Urban Land Use Planning in the Sahelian Zone. » *Energy and Buildings*, 11(1-3): 91-101.

Rotgé V. (chef de projet Ouest) et al., 2012. *Preparation of Municipal Development Program, Final Municipal Development Plan – West*. Dhaka: Hifab International AB, BCL, BETS.

¹⁶ Il est à noter que ce type de proposition doit néanmoins s'inscrire dans un cadre juridique et institutionnel national.

Rotgé V., Gayme S. et Meynet-Diakité C., Juillet 2011. Mopti, entre terre et eau. Analyse urbaine et propositions d'aménagement. Tours : Mission Val de Loire.

Document en cours de finalisation; version provisoire accessible en ligne:

<http://www.valdeloire.org/Actualites/Articles/Tous/Mopti-une-ville-entre-la-terre-et-l-eau-analyse-urbaine-et-propositions-d-amenagement>

Ministry of Environment and Forests, Government of the People's Republic of Bangladesh, Sept 2009. Bangladesh Climate Change Strategy and Action Plan 2009. Dhaka: MoEF.

Accessible sur :

http://www.iucn.org/about/union/secretariat/offices/asia/asia_where_work/bangladesh/resources/publications/?7752/Bangladesh-Climate-Change-Strategy-and-Action-Plan-2009

REVISITER LES TECHNIQUES TRADITIONNELLES DE CONSTRUCTION POUR UN BÂTI URBAIN DURABLE

Par Nicolas DUTREIX et Dominique SELLIER

Directeur Associé, Nomadéis

Directeur Pôle Prospective et Transition Ecologique, ARENE Ile-de-France

Pourquoi s'intéresser aux questions du bâti vernaculaire aujourd'hui ?

Les projets relatifs à l'habitat écologique dans les contextes français, européens et de coopération se développent. Dans une visée prospective, il est donc utile de s'interroger sur la pertinence du bâti vernaculaire dans ce type de projets, et en particulier dans une optique de développement urbain durable dans les pays du sud. Cet article ne prétend pas apporter toutes les réponses à ces questions mais bien à initier une réflexion et à encourager les débats, notamment auprès des collectivités territoriales franciliennes qui peuvent être inscrites dans des programmes de coopération décentralisée.

L'approche encouragée vise également à rénover les pratiques en insistant sur les différentes dimensions que sous-tend la notion d'habitat vernaculaire. Il ne s'agit pas uniquement de traiter de la dimension patrimoniale traditionnelle mais bien d'amorcer une réflexion globale qui s'intéresse particulièrement, à l'échelon local, aux circuits courts, à la préservation des ressources, au développement économique local et à la dimension sociale notamment grâce à la création d'emplois locaux. Interroger le bâti vernaculaire trouve également sa pertinence dans l'intégration des différentes dimensions classiques du développement et des différentes échelles. Travailler au niveau de l'îlot permet par exemple d'aller plus loin sur la dimension urbaine.

Les objectifs de l'étude : « Bâti vernaculaire et développement urbain durable »

- Etant identifié ces enjeux, il a paru nécessaire de réaliser une étude précise qui permettrait de développer un argumentaire auprès des collectivités locales précisant : (i) les enjeux relatifs au bâti vernaculaire ; (ii) les conditions pour mener

un projet sur cette question spécifique ; (iii) les leviers d'actions imaginables pour replacer le bâti vernaculaire au cœur des ambitions des décideurs. Les modèles de développement se réfèrent encore beaucoup à des images teintées d'écotechnologies, de villes durables, mais ne s'inscrivent pas systématiquement sur les ressources locales. L'ambition de cette étude est bien de montrer que le vernaculaire ne doit pas être réduit à une approche patrimoniale, voire touristique, comme c'est le cas dans une majorité de projets.

- **La composante prospective est centrale dans cette étude, qui présente différents scénarios de diffusion et de dissémination de ces approches vernaculaires.** Pour cela elle met en avant les effets leviers mais présente également des fiches qui soulignent certaines bonnes pratiques identifiées à partir de l'étude d'une quarantaine de projets architecturaux innovants qui valorisent, dans leur mode de mise en œuvre, des savoir-faire ou des techniques locales de construction.
- **L'ambition de cette étude est de mettre à jour, grâce à l'exploration de méthodes et techniques de construction ancestrales, différentes formes d'intelligence territoriale,** qui se fondent sur un processus d'enracinement dans les cultures locales et permet de développer des cycles de construction vertueux. Il a alors fallu interroger les façons de faire afin qu'émergent les prémisses de futurs projets innovants, concernant aussi bien la production d'un habitat durable, que la lutte contre le changement climatique dans les villes du sud. Le bâti vernaculaire repose en effet sur une utilisation optimisée des matériaux disponibles localement ; toutefois, l'urbanisation exponentielle de certaines régions du Sud peut créer de forts déséquilibres du fait de la

raréfaction des ressources naturelles disponibles et utilisables pour la construction.

« Ces techniques ont permis le développement d'une forme de résilience par rapport à certains risques naturels. »

- **Mettre à jour ces formes d'intelligence territoriale c'est également permettre la valorisation mais aussi la redécouverte et alors la sauvegarde de savoir-faire et de techniques qui peuvent être en péril.** Or la préservation des cultures et des patrimoines locaux est un enjeu fort pour les villes du Sud, qui ont su utiliser des matériaux locaux mais aussi créer des techniques appropriées à leurs conditions climatiques par exemple. Ces techniques ont également souvent permis le développement d'une forme de résilience par rapport à certains risques naturels et il s'agit alors de les mettre en valeur.

Les freins à l'utilisation du bâti vernaculaire dans des contextes urbains modernes

L'incorporation du bâti vernaculaire dans des contextes urbains modernes se heurte à un certain nombre de problématiques très fortes qui peuvent constituer des freins importants.

Le bâti vernaculaire : en contradiction avec la densification et les stratégies politiques ?

En premier lieu, **le rythme de la croissance urbaine que connaissent de nombreux pays du Sud s'inscrit dans une logique de construction rapide**, souvent sur des bases informelles. **Le bâti vernaculaire est quant à lui le résultat de logiques progressives** et très longues d'enracinement culturel, a priori incompatibles avec le rythme de construction actuelle et qui mettent en péril ce type de construction.

Un autre problème se joue cette fois-ci à l'échelon politique : il semble qu'un manque de perspectives sur le devenir urbain ne permette pas de mettre en place de réels outils de planification stratégiques et ainsi d'intégrer ou de réintégrer du vernaculaire dans la ville.

Des techniques difficilement adaptables dans un contexte moderne ?

Outre ces éléments politiques et démographiques, **l'intégration de techniques et de matériaux vernaculaires dans la fabrique de la ville moderne se heurte souvent à la nouvelle verticalité des constructions.** Les techniques traditionnelles sont tout à fait adaptées à des constructions d'un ou deux étages mais construire en hauteur avec des techniques et des matériaux locaux restent un défi majeur pour les architectes et les opérateurs urbains.

De plus, **les villes doivent faire face à l'indisponibilité de certaines matières premières**, souvent aggravée par des difficultés d'acheminement vers les centres urbains dans la mesure où les aspects logistiques sont souvent déficients. A ces conditions de transport s'ajoutent des conditions réglementaires précaires voire inexistantes qui n'encouragent pas le recours à des outils ou des stratégies collectives de construction et qui peuvent être à l'origine d'une absence de cohérence du tissu urbain.



Figure 1 : Rénovation de la ville de Shibam, Yémen
Source : Nomadéis

Le bâti vernaculaire : réservé à la sauvegarde du patrimoine et aux pauvres ?

Par ailleurs, **l'essentiel des projets qui intègrent le bâti vernaculaire concernent des enjeux patrimoniaux centrés le plus souvent sur le cœur historique des villes.** Ainsi les actions engagées se portent majoritairement vers une valorisation du patrimoine bâti existant. Les projets qui dépassent ces cadres de cette protection du patrimoine s'inscrivent généralement dans une vision intégrale mais sont soutenus par des logiques

publiques qui visent des bâtiments publics. La préservation du patrimoine relèverait donc quasi uniquement d'une volonté politique à l'origine de la mobilisation de financements ou de subventions spécifiques. Quand il ne s'agit pas de bâtiments publics les quelques exemples de projets s'attachent soit à promouvoir ou à développer un circuit d'écotourisme, soit sont l'œuvre d'architectes du Sud (formés généralement au Nord) animés par la volonté de mettre en œuvre de nouvelles approches architecturales et d'urbanisme.

« La préservation du patrimoine relèverait donc quasi uniquement d'une volonté politique. »

Dans les pays du Sud, **l'utilisation de matériaux locaux est par ailleurs souvent associée à la pauvreté**, alors que le ciment ou le béton s'apparentent au contraire à la modernité. Dans la plupart des zones urbaines marginalisées l'essentiel du bâti est généré par l'auto-construction : architecte et entrepreneurs ne sont pas ou peu mobilisés ce qui contribue à créer un cadre urbain précaire et désordonné, notamment dans les périphéries des grandes villes. Dans certains quartiers, généralement les plus pauvres comme les bidonvilles par exemple, les habitants utilisent des déchets ou des matériaux issus de la récupération pour construire : tous les matériaux trouvent une place quelque soit leur forme. Bien qu'anarchiques sous bien des aspects, **ces pratiques sont à l'origine d'une nouvelle culture de la construction**, qui inspire d'ailleurs certains architectes engagés sur le thème du recyclage. Parce qu'elles sont souvent le fait de populations en situation de grande pauvreté et d'exclusion, ces pratiques génèrent un déficit d'image des matériaux traditionnels.

Les points forts du bâti vernaculaire pour un développement urbain durable

Pourtant malgré ces points négatifs, l'utilisation de matériaux et de techniques locales présente de nombreux avantages aux niveaux environnemental, économique et social et revêt ainsi un avantage pour la mise en œuvre de stratégies de développement urbain durable.

La mobilisation des acteurs locaux et la mise en place d'une gouvernance locale pour l'émergence de filières économiques pérennes

La mobilisation des acteurs locaux et la mise en place de filières économiques pérennes dans des villes où le sous-emploi ou l'économie informelle sont très répandus **représentent un potentiel non-négligeable pour initier une dynamique économique**. Pour remobiliser toute la chaîne de valeur des acteurs et conserver ou encourager le recours à ce type d'architecture il fait agir de façon cohérente et stable, par exemple **en revitalisant les réseaux professionnels, en revisitant les codes constructifs pour parvenir à une réelle planification urbaine**. Pour parvenir à ces décisions et mettre à mal l'image négative souvent associée aux matériaux locaux et à l'architecture vernaculaire, les politiques locaux doivent s'engager fortement sur ces sujets. C'est pourquoi la formation des acteurs de la ville est indispensable : il s'agit de développer des réseaux de compétences et d'auto-entrepreneurs. La coopération décentralisée, dans la mesure où elle permet de mobiliser des financements conséquents mais aussi de créer et d'animer des réseaux de professionnels internationaux, est un élément central pour la valorisation et le développement du bâti vernaculaire dans un usage moderne.

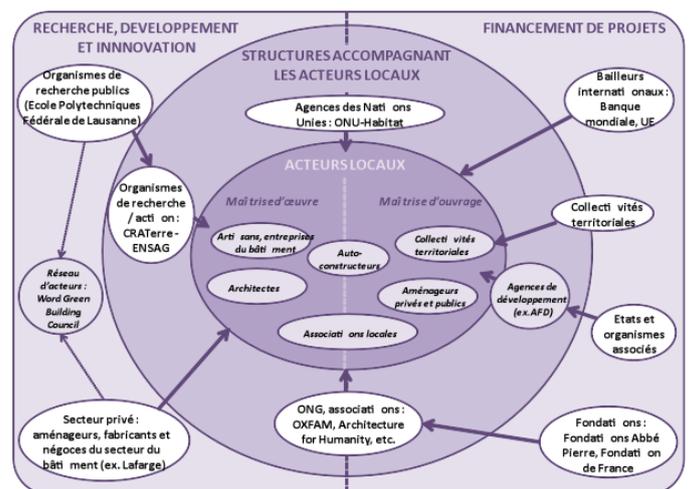


Figure 2 : Cartographie des acteurs du bâti vernaculaire¹

¹ Les figures 2 et 3 de l'article sont extraites de : ARENE, Nomadéis, 2012. Rapport final Bâti vernaculaire et développement urbain durable.

La coopération décentralisée moteur pour le développement du bâti vernaculaire ?

L'émergence de ces filières économiques pérennes via la coopération internationale est intéressante pour plusieurs raisons :

- **La coopération internationale permet de bien contextualiser les logiques locales d'urbanisation** et de prendre en compte le respect des équilibres économiques, sociaux et environnementaux.
- Les situations sur lesquelles travaillent les coopérants suscitent de plus en plus d'interrogations dans les contextes des pays occidentaux et en particulier dans les périphéries des grandes villes européennes, qui connaissent pour certaines d'entre elles une aggravation de la pauvreté, fortement ancrée au niveau territorial. **L'intérêt des projets de coopération réside dans le bénéfice mutuel de réflexion entre les territoires** ; c'est pourquoi d'ailleurs de nombreux partenariats urbains se créent sur ces sujets.
- **Ces réflexions entre acteurs investis sur des territoires divers dans des contextes parfois très éloignés favorisent l'innovation technique mais aussi réglementaire**, organisationnel et en termes de communication. Ces coopérations dans la mesure où elles se nourrissent de points de vues différents peuvent apporter une part de complémentarité. Un exemple est significatif à cet égard. Les villes du Sud qui réforment, amendent ou développent leurs pratiques réglementaires s'inspirent souvent ou se voient imposées par des experts du Nord des procédures qui ne sont pas en adéquation avec les techniques de construction locales. Celles-ci sont alors fortement circonscrites voire interdites au profit de méthodes de construction très standardisées.
- **La coopération internationale permet le renforcement les partenariats** entre différentes sphères d'acteurs et l'accroissement de leur efficacité, notamment pour financer de manière innovante une urbanisation durable.

Beaucoup de projets jouent sur la juxtaposition de matériaux locaux et plus standardisés. Ils permettent de revaloriser les pratiques locales.

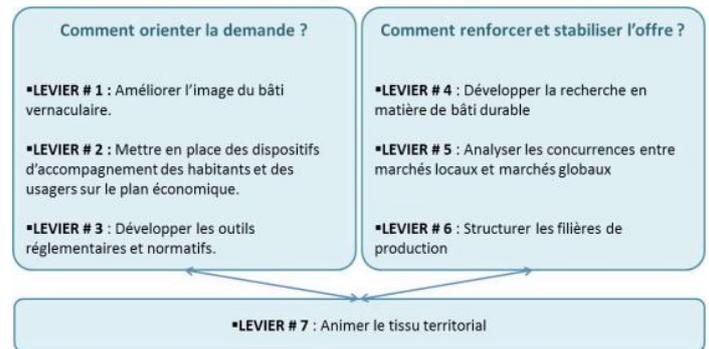


Figure 2 : Les principaux leviers d'action identifiés

Miser sur le bâti vernaculaire : un scénario plausible ?

L'étude réalisée à partir de l'analyse d'une quarantaine de projets a permis de dessiner plusieurs scénarios tendanciels quant à l'utilisation du bâti vernaculaire dans les villes du Sud.

Le premier scénario confine ce type d'architecture au domaine patrimonial ou touristique mais n'est jamais développé à une échelle plus large.

Un deuxième scénario plus optimiste explore la possibilité d'inclure, dans des projets de grande envergure, l'utilisation de matériaux et de techniques vernaculaires. Beaucoup de projets s'engagent sur des constructions mixtes jouant sur les contrastes et la juxtaposition de matériaux locaux et plus standardisés. Ils permettent en particulier de revaloriser des pratiques locales, même s'ils ont encore trop d'incidence sur les représentations des acteurs locaux.

Mais le développement du vernaculaire peut aussi être imaginé à une échelle beaucoup plus vaste, grâce à la valorisation effectuée par des programmes de recherche et d'innovation chez les entreprises de fabrication de matériaux pour la construction. Celles-ci réfléchissent de plus en plus au développement de nouveaux produits fondés sur des matériaux bio-sourcés ou sur l'utilisation de la terre par exemple. L'avantage pour la réalisation de ce troisième scénario réside dans l'approche marchande mise en œuvre par les entreprises et sur des coûts relativement peu élevés qui permettraient une diffusion plus large des produits.

Pour conclure, quelques initiatives intéressantes

L'étude a été réalisée sur la base de l'analyse de projets novateurs identifiés par le degré d'intégration et de participation de la construction tant dans la planification des projets que dans la phase de construction. L'utilisation et la combinaison des ressources locales (matériaux et techniques) ont également été valorisées. Cette dernière partie s'attache à souligner les points forts d'initiatives particulièrement intéressantes.

- ONU Habitat a lancé, en Ouganda, un projet de fabrication de briques en terre comprimée dans une forme autobloquante. L'innovation consiste à monter des murs à partir d'une technique de compression de la terre et ainsi à créer des habitations à moindre coût, respectueuses de l'environnement et adaptés aux conditions locales.
- Certaines ONG travaillent, à l'échelle d'une agglomération, dans des zones touchées par des catastrophes naturelles ou soumises à des risques importants. Dans ces contextes elles prennent en compte des formes plus raisonnables de localisation des territoires. En Inde, une ONG intervient par exemple sur des zones touchées par le tsunami de 2004 : avant cet événement des constructions s'étaient développées sur le littoral. Elles ont été reportées à l'intérieur des terres lors de la reconstruction, en accordant une place centrale aux techniques villageoises vernaculaires et aux matériaux locaux.
- Il est également possible de mettre en œuvre des projets de protection du patrimoine à grande échelle. La ville de Shibam au Yémen est fondée sur un mode de construction en terre avec des bâtiments relativement hauts. Ce projet démontre par ailleurs l'imbrication des échelles et des usages des terres puisque le développement de la ville est dépendant des terres agricoles situées autour du centre urbain. En outre, cette technique permet la valorisation de filières courtes puisque la terre crue doit être mélangée à de la chaux : la complémentarité entre les activités agricoles et de construction est donc indispensable.
- Des projets insistent par ailleurs sur l'importance de la mise en place de filières de matériaux locaux et de la juxtaposition intelligente de plusieurs produits. L'association « Architecture et Développement » a

ainsi réalisé une étude en Indonésie sur la possibilité de mettre en place une filière de bambou avec une technique de construction assez simple qui allie une structure de bambou et une dalle en béton. Outre le confort, l'usage de techniques traditionnelles, ce projet permet lui aussi la valorisation de filières courtes.

En savoir plus sur Nicolas Dutreix et Dominique Sellier : **Dominique Sellier**, urbaniste diplômé de l'Ecole des Ponts et Chaussées, expert en construction et aménagement durable, est Directeur du Pôle Prospective et Transition Ecologique au sein de l'**ARENE Ile de France**. Dans le cadre de ses missions «Prospective» et « Solidarité Nord/Sud» l'ARENE accompagne les collectivités locales avec les acteurs sociaux-économiques dans la mise en œuvre de projets de développement durable des territoires et participe à la diffusion des connaissances en recensant savoir/faire innovants et en valorisant les bonnes pratiques.

Nicolas Dutreix, Diplômé de l'ESSEC, débute sa carrière dans le conseil en stratégie à Paris, puis l'analyse financière à Londres. En 2001, il cofonde le projet associatif « AQUA tu penses ? » (Voyage de recherche d'un an sur le développement durable des villes, parrainé par Jacques Attali et l'UNESCO). En 2002, avec Cédric Baecher, il crée **Nomadéis** (www.nomadeis.com), un cabinet de conseil spécialisé en environnement, développement durable et coopération internationale qui a réalisé plus de 140 missions (études prospectives et appui à la gestion de projets) pour des organisations internationales, administrations nationales, collectivités territoriales, groupes industriels, associations et fondations.

Références bibliographiques :

Architecture et développement, 2005. Rapport sur le projet patrimoine et développement urbain de la ville de Kayes. Paris : Architecture et développement.

Architecture et développement, 2005. Promotion des technologies appropriées de construction et de valorisation de l'économie du bambou au Timor Lorosa'e. Paris : Architecture et développement.

GTZ, Ministère de la Culture et du Tourisme yéménite, 2006. Urban Development and Rehabilitation of Shibam.

LE TEMPS DES SOLUTIONS POUR L'EAU ET L'ASSAINISSEMENT DANS LES VILLES DU SUD

Par Jean Hugues HERMANT

Réseau Projection

La mise en réseau des jeunes professionnels pour un regard neuf sur les pratiques du développement urbain

Le réseau Projection est un réseau de jeunes professionnels, du Nord comme du Sud qui travaillent pour l'accès aux services de base dans les villes des pays en développement (eau, assainissement, gestion des déchets, etc.). Les membres constituant ce réseau viennent de diverses formations et exercent des métiers variés au sein des quatre grands secteurs (public, privé, associatif, recherche). Ils ont tous entre 2 et 10 ans d'expérience, critère les définissant comme « jeunes professionnels ». En 2012, après 4 ans d'existence, le réseau compte plus de 300 membres majoritairement de France et d'Afrique de l'Ouest.

Projection est une plateforme d'échanges et de rencontres dont l'un des objectifs est de stimuler l'émergence d'un regard critique sur les pratiques professionnelles afin de les améliorer. Elle fonctionne sur la base de différents outils : la diffusion d'informations sectorielles par internet ; l'élaboration d'articles collaboratifs ; l'animation de conférences électroniques ; la rédaction de newsletters auxquelles les membres contribuent ; l'organisation de rencontres mensuelles et d'un atelier international annuel qui se déroule en Afrique de l'Ouest. Les objectifs visés sont de donner un regard critique sur les pratiques professionnelles afin de les améliorer. Ainsi, le réseau a très vite pris conscience qu'il pouvait mettre en synergie ces outils dans l'objectif de produire du contenu réflexif et aboutir à des constats, des recommandations, émanant des jeunes professionnels. Ces recommandations tiennent leur légitimité du consensus pluri-acteurs et multidisciplinaire autour duquel elles sont produites. L'association peut ensuite valoriser et/ou opérationnaliser ces recommandations par 3 biais :

- Projet de terrain (Ex. : Projet SANI TSAPTA, Niger)

- Plaidoyer par le biais d'outils originaux et innovants
- Outils d'informations et de communication sur le secteur, en premier lieu destinés aux étudiants et aux jeunes

Les apports du réseau Projection : donner de la visibilité aux jeunes professionnels du développement et les mobiliser pour créer un contenu pertinent

Lors du 6ème Forum Mondial de l'Eau qui s'est tenu à Marseille en mars 2012, le réseau Projection, en partenariat avec l'organisation générale de l'événement, était en charge de la mobilisation et de la coordination des jeunes professionnels. C'est la première fois au sein d'une manifestation de cette envergure, que les jeunes professionnels étaient identifiés comme un groupe à part entière. Entre autres activités dans le cadre de la préparation du Forum, les jeunes professionnels du réseau ont voulu se saisir de la thématique des bidonvilles. La question de l'accès à l'eau et de l'assainissement dans ces zones urbaines n'était en effet abordée qu'à la marge du contenu thématique du Forum. Un travail collaboratif international a alors été initié par le réseau Projection au travers de ses membres, et plus largement de la communauté des professionnels du secteur, dans l'idée de développer une vision commune et optimiste des solutions existantes et/ou émergentes pour l'accès à l'eau et l'assainissement dans les bidonvilles. L'idée principale de cette démarche était de montrer comment **une solution peut devenir un levier de développement local afin de favoriser l'intégration à terme de ces quartiers dans l'espace urbain**. Il n'était pas là, question de montrer un projet d'accès à l'eau ou à l'assainissement comme une finalité mais plutôt comme un moyen qui peut être vecteur ou initier un processus d'intégration. Durant l'événement, une exposition a été mise en place sur 200 mètres carrés. Cette exposition qui continue à être présentée aujourd'hui, propose une

quartiers, on retrouve souvent la réticence des pouvoirs publics à s'engager dans des zones qu'ils ne reconnaissent pas, les questions techniques d'approvisionnement et la prise en charge des investissements.

Néanmoins, certaines bonnes pratiques contribuent à la bonne marche des projets :

- Coordination : les acteurs du développement travaillent souvent en complémentarité afin de voir comment améliorer les conditions de vie dans ces quartiers et financer ces grands travaux
- Adaptation : projets adaptés aux enjeux locaux et développement de solutions spécifiques
- Compréhension / analyse : prise en compte des éléments bloquant cités ci-dessus dans la démarche et le temps du projet
- Innovation : les acteurs doivent faire part d'innovation, de créativité. Elle peut revêtir diverses formes : partenariats ou techniques innovantes ; intégration des parties prenantes ; amélioration de pratiques locales (techniques vernaculaires par exemple) ; création de lien entre l'usager et l'autorité locale.

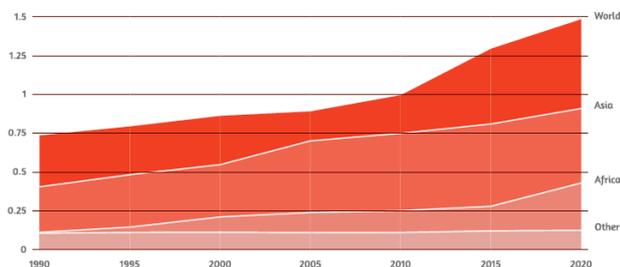


Figure 3 : La croissance des bidonvilles en milliards d'habitants
Source : UN-HABITAT, Global Urban Observatory Database (2005)

Des illustrations issues de l'appel à solutions international

Afin d'illustrer le propos, quatre des douze solutions exposées lors du Forum Mondial de l'Eau sont présentées³ ci-après. Ces solutions sont représentatives et significatives car elles sont mises en œuvre par différents acteurs et qu'elles répondent à différents

enjeux : institutionnels, techniques, financiers et sociétaux.

Accès à l'eau

Délégation du service d'eau potable dans les quartiers non planifiés

Lieu : Ouagadougou au Burkina Faso,

Porteurs de solution : mis en œuvre par ONEA (Office National de l'Eau et l'Assainissement) et Hydroconseil et financement de l'AFD (Agence Française de Développement)

Récit : Des quartiers non lotis n'étaient pas pris en compte par l'ONEA car ils ne correspondaient pas aux critères nécessaires et à son système de gestion. C'est à dire que le système informatique dont dispose les autorités pour la facturation nécessite un numéro de concession et un nom de rue. En partie à cause de ce problème très concret, il n'était pas possible de mettre en place le service public d'eau potable dans ces quartiers et les habitants devaient donc avoir recours au secteur informel (porteurs d'eau) pour un coût bien plus élevé que le prix normal.

L'ONEA et Hydroconseil ont donc travaillé ensemble pour développer sur 5 quartiers un service en 3 phases :

- Extension des réseaux
- Installation de bornes fontaines et quelques branchements individuels
- Mise en place d'une gestion déléguée à des petits opérateurs privés

Le point qu'il est important de souligner dans cet exemple de solution, est que de travailler avec les acteurs locaux qui connaissent l'environnement, le quartier et les usagers a permis de construire une base solide pour ce système d'alimentation en eau potable. Les acteurs fournissent aujourd'hui un service de qualité au prix fixé par l'opérateur.

³ Ces présentations sont schématiques et à titre indicatif. Pour de plus amples informations, se rapporter à la publication « [From planet of slums to planet of solutions](#) » ou contacter les porteurs de solutions.



Figure 4 : Agence d'un petit opérateur privé à Ouagadougou

Bornes fontaines SAQAYTI

Lieu : Rabat, Tanger, Tetouan (Maroc)

Porteurs de solution : Veolia Environnement

Récit : Au Maroc, des bornes fontaines existent depuis longtemps dans les quartiers les plus défavorisés où elles peuvent représenter la principale source d'alimentation. L'eau pouvait y couler tout au long de la journée, ce qui induisait une charge très forte pour la collectivité qui in fine paie ce service. Par ailleurs, il pouvait exister une utilisation abusive de cette ressource pour les travaux ou le lavage de voitures par exemple, au détriment de l'alimentation des populations environnantes.

L'idée, qui a émergé dans le cadre d'un programme de branchements sociaux de Veolia Environnement au Maroc, est l'installation de borne fontaine sans robinet. L'usage de la borne fontaine se fait grâce à une clef à puce électronique créditée gratuitement tous les mois de 6m³ d'eau pour un ménage (soit 40l d'eau par personne en moyenne). Si le crédit est épuisé, la carte peut être rechargée au tarif social de 1,5 euros pour 6m³.

A partir d'une innovation technologique, ce projet a permis de jouer sur divers leviers tels que l'éducation à la valeur de l'eau pour une consommation plus économe ; une meilleure gestion de l'eau ; la valorisation des usagers par l'accès à une technologie de pointe, etc. Par ailleurs, pour bénéficier de la carte, les ménages éligibles doivent se présenter aux autorités locales. Tous n'ayant pas de papiers d'identité, un des premiers chantiers réalisés par l'opérateur fut d'aider les futurs usagers à faire des démarches administratives pour les obtenir. Ainsi, ce projet a permis de (re)créer du lien entre l'usager et l'autorité publique. Au-delà de l'accès à l'eau, l'obtention de papiers et la reconnaissance de l'individu par les

autorités permet d'accéder à d'autres services et d'autres droits.

Accès à l'assainissement

Les mini-égouts

Lieu : Bolivie, Brésil, Cambodge, Laos, Sénégal, Pérou etc.

Porteurs de solution : GRET pS-Eau

Récit : Le mini-égout est une solution plutôt technique mais qui a été retenue car elle a prouvé son efficacité depuis quelques dizaines d'années sur des terrains variés.

Dans les bidonvilles, l'espace est restreint. Si les ménages ont la chance d'avoir assez de place pour des toilettes ou latrines, **il reste difficile vu les problématiques de voirie d'installer des réseaux d'assainissement** que ce soit des canaux à ciel ouverts et encore moins des tout à l'égout.

Les mini-égouts représentent une solution :

- Pratique : ne nécessitant que des tuyaux à faibles dimensions facilement installables, dans ces quartiers où l'espace public est restreint, et à faible profondeur et enfin les engins de chantiers n'ont pas été nécessaires pour entreprendre ces travaux
- Peu onéreuse : car cela ne demande que l'utilisation de petits tuyaux et d'une infrastructure légère
- Satisfaisante en termes de service : car ils diminuent les risques sanitaires en assurant un prétraitement des excréta par décantation

C'est un système très développé en Amérique Latine et, en moindre proportion, en Asie et en Afrique. Il peut être intégré dans les politiques sectorielles de certains pays mais connaît aussi quelques limites liées aux questions foncières, aux besoins d'avoir de l'eau pour que les tuyaux ne se bouchent pas, et enfin aux questions de la gestion communautaire dont ils dépendent grandement.

Appui à la maîtrise d'ouvrage communale pour le renforcement de l'accès à l'assainissement

Lieu : TESSAOUA - Niger

Porteurs de solutions : Ville de TESSAOUA, SIAAP, Rail Niger

Récit : Tessaoua est une ville moyenne du Niger où le SIAAP - Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne - intervient dans le cadre de sa coopération décentralisée. Le SIAAP accompagne la commune pour la mise en œuvre de sa stratégie de développement du service d'assainissement, dans le cadre d'un programme global d'appui à la maîtrise d'ouvrage. Ainsi, un agent technique municipal dédié à l'assainissement, a été recruté et formé, et de nombreux travaux publics réalisés : construction de latrines scolaires, de douches publiques mais aussi l'installation de latrines dans les ménages (300 ménages ont pu bénéficier de latrines) avec les systèmes d'évacuation correspondants.

Le point remarquable de ce projet concerne l'intégration des acteurs informels de l'assainissement que sont les vidangeurs. Ces acteurs sont présents dans la ville depuis des années, travaillent sur tous les quartiers jusqu'aux plus défavorisés et représentent à eux seuls le maillon « collecte/évacuation » de la chaîne d'assainissement. Néanmoins, ils travaillent dans des conditions difficiles et sont peu, voire pas du tout, reconnus par les autorités et les populations⁴. La collectivité leur a proposé des contrats pour formaliser leur activité et ainsi en assurer une régulation : les tarifs ont été imposés, induisant une recette fiscale pour la collectivité, et des règles de sécurité et d'intervention ont été fixées.

Des solutions partielles mais qui donnent à réfléchir et des éléments pour agir

Toutes ces solutions ne sont bien entendu ni parfaites, ni transposables sur tous les terrains. Elles n'ont pas forcément connu un succès total, mais sont des éléments qui viennent alimenter la réflexion pour l'amélioration des conditions de vie dans les bidonvilles et la définition d'une ville durable au Sud. Ces solutions représentent des bonnes pratiques, donnent des pistes à suivre, des alternatives de développement. Beaucoup d'autres existent et sont tout aussi intéressantes et pertinentes. Si on peut déceler certaines contraintes ou limites à ces solutions, elles ont démontré leur efficacité dans la mise en place d'un service public d'eau ou d'assainissement pérenne.

⁴ Pour en savoir plus, cliquez ici pour consulter le [reportage photographique](#) ou [l'article](#) du réseau Projection sur la vidange manuelle (<http://www.reseauprojection.org/fr/2012/11/19/5271.html>).

L'exposition créée initialement pour le Forum Mondial de l'Eau de Marseille, est devenue aujourd'hui un outil de sensibilisation. Le réseau Projection a également ouvert sa réflexion relative à l'accès aux services dans les bidonvilles, à la mobilité, l'énergie et la gestion des déchets. Les jeunes professionnels souhaitent par-là, dépasser la vision sectorielle pour une approche globale et intégrée qui permet de mieux comprendre et définir la ville de demain.

Changer la ville c'est aussi changer notre approche de la ville et notre manière de la présenter. Communiquer autrement sur la ville est un point crucial pour que décideurs et habitants la comprennent et s'associent à son développement. C'est un travail collectif auquel tous les acteurs de la ville doivent participer.

En savoir plus sur Jean-Hugues Hermant : En valorisant une double compétence en communication et logistique pour la conduite de projets de développement, il se spécialise dès ses premières expériences dans le secteur des services essentiels. Après un volontariat en milieu rural au Niger puis urbain à Madagascar, il intègre en tant que permanent la Fondation Veolia Environnement et ouvre son champ de compétences aux projets de cohésion sociale et de protection de l'environnement. Investi depuis toujours dans le milieu associatif, il accompagne dès sa création Projection, réseau international de jeunes professionnels œuvrant pour l'accès aux services essentiels dans les villes en développement, dont il devient Délégué général permanent en mars 2011. Il rejoint en juillet 2013 la Direction développement durable de Veolia Environnement en tant que chargé de projets relations institutionnelles et engagement sociétaux.

Références bibliographiques :

Bartoli S., 2011. « 'Éliminer les bidonvilles = éliminer la pauvreté', ou les charmes pervers d'une fausse évidence. ». *L'économie politique*, janvier 2011 : 44-60.

Davis M., 2006. *Planet of Slums, 'Le pire des mondes possibles : de l'explosion urbaine au bidonville global'*. La Découverte : Paris

Moretto L., 2010. « Coproduction du service d'eau et recomposition de l'espace intra-urbain dans la périphérie Sud de Caracas. » *Espaces et Sociétés*, 143(4) : 81-99.

Réseau Projection, 2012. *From planet of slums to planet of solutions*. Paris: Réseau Projection.

Merklen D., 2001. Gestion des Transformations Sociales MOST - Les projets de développement en milieu urbain : le quartier, l'état et les ONG - Evaluation Finale du Projet Villes (MOST) Document de travail – n° 54. Paris : UNESCO.

- Interview de Claude JAMATI - Maire de Bailly (78)

Maire de la commune de Bailly, qui appartient à l'agglomération de Versailles, Claude Jamati répond aux questions des professionnels membres de l'AdP. Son expérience dans les Pays du Sud et sa fonction de maire lui permettent d'apporter un éclairage intéressant sur la réflexion engagée lors de cette journée. Claude Jamati parvient ainsi à retranscrire les réalités de terrain auxquels sont confrontés les élus locaux et nous propose une synthèse des réflexions et des actions engagées par les acteurs publics et les opérateurs privés dans le cadre du développement urbain durable.

Dans quelle mesure le maire est-il moteur pour initier une politique de développement durable sur son territoire ?

La mairie s'inscrit aujourd'hui dans une logique de protection de l'environnement de la commune. Il s'agit pour mettre en œuvre un tel projet, de réussir à dépasser les clivages politiques. Il n'est toutefois, pas toujours aisé, de s'extraire des représentations politiques classiques : la création d'une équipe municipale, l'affichage d'une étiquette politique posent question. Pourtant l'intérêt pour le village est bien d'éviter de dépendre un appareil politique centralisé. Il faut au contraire un projet rassembleur ; qui inscrit le développement durable comme un axe méthodologique central et transversal.

Dans un premier temps, l'équipe municipale a souhaité formalisé cet engagement et s'est « logiquement » engagée dans une démarche d'Agenda 21. L'expérience a tourné court car nous avons pris conscience qu'il s'agissait davantage d'une usine à gaz que d'un véritable outil capable de mettre en marche une dynamique globale de développement durable à l'échelle de notre territoire communal. Nous avons alors pris la décision de créer un outil qui nous serait propre et qui ne nécessiterait pas une ingénierie disproportionnée. Nous nous sommes engagés, incité

par le travail mené dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, dans la rédaction d'une charte qui décline les initiales du mot « apaiser » pour : améliorer – préserver – aider – inciter – se déplacer - économiser – réunir.

Nous tenons à être dans le concret, c'est pourquoi chaque année nous consacrons la semaine du développement durable à un bilan des actions que nous avons menées au cours de l'année écoulée. Ce bilan nous permet de formuler régulièrement de nouvelles propositions pour la commune.

Nous sommes soutenus dans cette démarche par le conseil général et le conseil régional ; nous arrivons toutefois à investir à hauteur de 20% sur fonds propres. Il est clair que nous bénéficions de ressources substantielles qui ne peuvent aucunement être comparées à celles des collectivités des pays du Sud et en particulier des villes africaines. L'approche que nous développons peut-elle alors être mise en œuvre dans d'autres contextes. Je suis sincèrement convaincu que c'est possible. En effet, de quoi a-t-on besoin quand on gère une ville ? Les décideurs et les gestionnaires sont trop souvent en prise avec une approche sectorielle, très cloisonnée. Or l'action du maire doit être en mesure de porter sur des champs de compétences très variés et ds domaines très divers. L'approche du développement durable est intéressante en ce sens dans la mesure où elle impose une transversalité et fait la part belle à tous les sujets. C'est plutôt ce décloisonnement qui peut constituer une soupape pour les collectivités, y compris au Sud.

Dans ce cadre le maire n'assure t-il pas principalement un rôle de relais ? Il doit en effet composer avec un nombre impressionnant d'acteurs dont les objectifs et les intérêts divergent souvent fortement. Comment alors assurer que les actions de chacun convergent vers plus de développement durable ; comment établir un consensus qui reflète un intérêt commun ?

La gestion des villes fait de plus en plus la part belle aux processus de démocratie participative, qui souvent prennent la forme d'enquêtes publiques. Les réunions publiques que l'on organise pour recueillir l'avis des habitants ou des représentants des différents groupes d'acteurs du territoire concentrent généralement des personnes plutôt opposées aux projets qui sont présentés. Le maire a donc tout intérêt à identifier des relais locaux. En l'occurrence à Bailly, les responsables des copropriétés, les associations, les services de l'Etat constituent les meilleurs relais pour notre action. Le travail du maire consiste assez simplement en apparence à faire en sorte que toutes ces personnes se mobilisent, et idéalement se mobilisent ensemble dans le même sens.

Il est difficile de généraliser sur la place du maire ; il y a une grande diversité au sein des communes françaises, qui tient principalement à la personnalité des maires. Toutefois, malgré les étiquettes politiques différentes je remarque qu'entre maires, nous partageons beaucoup de points communs et que nous échangeons énormément sur de nombreuses problématiques auxquelles nous faisons face quotidiennement. A titre d'exemple, j'ai participé il y a peu à une réunion des maires de l'agglomération de Versailles qui a porté essentiellement sur les questions relatives au logement : comment assurer l'application des règles qui vont être mises en place par le nouveau gouvernement ? Comment décliner, à l'échelon local, les décisions prises à Paris ? Ce sont les nécessités de terrain qui nous réunissent et qui font cohésion.

Concrètement comment se traduit la mise en œuvre des principes de développement durable sur la commune de Bailly ? Comment se répercutent, en termes d'investissements, de modes de gestion et de choix de projets cette politique ?

Nous essayons de décliner en actions concrètes et au niveau local la notion de développement durable telle qu'elle a été définie à Rio : il s'agit de faire coïncider des enjeux économiques, environnementaux et sociaux. Les choix d'actions peuvent être très diversifiés selon les communes. A Bailly, une des premières décisions a été d'équiper les bâtiments publics de double vitrage : l'enjeu était de réaliser 20% d'économies d'énergie dans une perspective qui s'inscrit sur le long terme. Aujourd'hui, en tant que collectivité nous sommes confrontées à un problème important : le Grenelle prévoit des bonus ou des avantages fiscaux pour les particuliers qui engagent des travaux d'isolation ; en revanche il ne prévoit aucun soutien pour les bâtiments collectifs. Il y a une incohérence palpable. Il faut réformer la loi et la simplifier. Il est trop souvent difficile d'appliquer, à un niveau très local, en particulier pour des petites communes, des réglementations qui peuvent être déconnectées de nos réalités, de nos terrains.

Un deuxième élément procède plutôt du vivre-ensemble : c'est la création de lieux de convivialité. La commune a par exemple soutenu la création d'une boulangerie qui est avant tout un espace de rencontres et de création de lien social. Si la commune ne s'était pas mobilisée pour ce projet, une banque se serait installée : nous avons eu recours à notre droit de préemption pour préserver le tissu économique et social local. Grâce à l'argent que nous avons obtenu de l'entreprise Cofiroute, qui a entreposé des remblais sur le territoire de la commune à l'occasion de la construction d'un tronçon autoroutier, nous avons aménagé une aire de jeux pour les enfants et un parc. Il y a une vraie nécessité pour les collectivités à trouver de nouvelles sources de financements, car les impôts ne peuvent pas couvrir tous les investissements.

Le choix politique que nous avons fait nécessite vraiment de traiter de tous les sujets : de la régulation du chauffage, à l'isolation des bâtiments communaux,

aux transports,... Le logement et les transports concentrent nombre d'enjeux en termes de développement durable, en particulier en Ile-de-France où la pénurie de logements est particulièrement aiguë. L'offre de transports quant à elle, si elle est bien développée et bien structurée sur Paris, souffre, sur les autres communes de l'agglomération, de dysfonctionnements notamment en termes de connexions de banlieue à banlieue. Les questions de mobilité et d'accessibilité sont particulièrement prégnantes dans la notion de développement durable : des transports de qualité correspondent à des transports économes en énergie et accessibles à tous.

Il a été question lors des échanges de cette journée de planification stratégique. Les Plans Locaux d'Urbanisme qui participent, au moins en partie, à cette démarche de planification imposent quasiment, au titre d'un objectif environnemental, de travailler à la densification de la ville. Concrètement, est-ce un objectif réaliste ?

J'ai présenté ce matin même, le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Bailly : nous en sommes actuellement à la phase d'enquête publique, qui est gérée par un commissaire enquêteur. Si à la fin de l'année le PLU est approuvé il sera possible de construire, sur une parcelle d'un hectare jusqu'alors définie comme espace boisé classé, 80 logements. Cette démarche s'intègre dans une logique globale. A titre d'exemple, nous avons identifié deux objectifs principaux pour notre PLU. Il s'agit en premier lieu de maintenir et préserver le patrimoine historique exceptionnel de la commune. Le deuxième objectif vise à « construire la ville sur la ville », c'est-à-dire à densifier de manière intelligente. Si la commune s'engage dans la création d'un parc ou d'un espace vert, elle prévoit également la construction de quelques logements sociaux.

Densifier ou construire la ville sur la ville, comme j'aime à dire, est donc possible. Cependant, il existe une véritable contradiction qu'expriment notamment les habitants. A Bailly, 100 hectares sont construits et 500 hectares sont considérés comme ruraux. Les résidents tiennent à cette identité rurale, mais souhaitent parallèlement bénéficier de tous les services urbains : or, dans une perspective de

développement durable, il est difficile de concilier ces deux attentes.

Les technologies présentent des perspectives intéressantes pour diffuser la notion de développement durable, elles ne doivent cependant pas être déconnectées des réalités sociales. Pourtant, de vraies questions nous interpellent aujourd'hui. Dans quelle mesure la promotion d'un modèle qui se fonde, par exemple, sur l'utilisation de matériaux vernaculaires peut-il faire face à un modèle social qui repose sur une utilisation démesurée de véhicules personnels énergivores ? Se pose ici la question des représentations, des habitudes. Comment intégrer ces dimensions dans un projet de développement durable ?

Il faut que les maires soient volontaires et portent avec conviction leur projet. Les mentalités changent progressivement ; des changements de pratiques se dessinent, les mentalités évoluent, de même que les représentations. Les décideurs doivent se saisir de ces changements. On assiste par exemple au succès des circulations douces. A Bailly, par exemple, nous avons mis en place cinq lignes de pedibus, qui correspondent à des parcours encadrés pour que les enfants puissent se rendre à l'école à pied. Pour la réalisation de ce projet nous avons fait appel à un prestataire qui a réuni la mairie, l'éducation nationale et des représentants de parents d'élèves. Nous avons également mis en place des pistes cyclables. Ce ne sont pas des choses aisées pourtant à mettre en place ; il faut faire face à des résistances parce que d'aucuns considèrent par exemple, que le développement de ces pistes cyclables réduit les places de stationnement. Le Maire est là pour défendre l'intérêt général et doit trouver les arguments pour le faire accepter. C'est dans cette perspective également, que je défends le principe de mixité sociale : tous les habitants doivent avoir accès à des services de qualité. Sur la région parisienne, on constate d'importantes disparités ; Bailly dans ce contexte se situe plutôt dans une zone favorisée. Mais il ne faut pas en faire une ville qui exclue, au contraire.

Dans cette perspective, la présence d'entreprise sur le territoire communal est importante. Bailly n'est pas

juste une ville dortoir ; nous avons des entreprises comme Mercedes, la Ferme de Gally, qui contribuent à la dynamique économique locale ; qui nous demande également de mener une réflexion globale d'aménagement et d'offre de logements. Mais le dynamisme économique ne réside pas uniquement dans les entreprises privées. A Bailly, nous avons par exemple l'Institut d'Education Motrices pour les personnes handicapées qui emploie 190 personnes. L'attractivité d'un territoire pour des entreprises telles que celles-ci, qu'elles soient privées ou publiques, répond également à des enjeux en termes de mixité sociale et de promotion de services de qualité.

Le développement durable prend corps bien au-delà des aspects économiques ; il s'agit bien de rendre les villes accessibles à tous : il faut travailler à la mobilité sociale, à la mobilité physique (pour les personnes âgées, pour les personnes en fauteuils, pour les personnes avec poussettes,...) pour tous et ne pas se focaliser, de manière stéréotypée, sur le prisme écologique.

On voit bien que le développement durable s'insère dans une réflexion globale de la gestion de la ville. Dans ce cadre de gestion, les outils de régulations, que sont les règlements ou les normes par exemple, tendent-ils plutôt à favoriser ou à contraindre la progression du développement durable ? Comment les maires vivent-ils cette situation ?

Nous sommes en effet dans un pays sur administré et très centralisé, où l'essentiel des décisions vient de Paris. Certaines décisions peuvent ainsi paraître déconnectées des réalités de terrain et certaines lois sont quasi inapplicables. Pourtant, nous avons eu la chance que trois personnes de la commune de Bailly participent au Grenelle de l'Environnement. Mais il y a aussi toutes les personnes associées, comme l'Agence régionale de santé, le préfet, le département, la chambre de commerce,... qui ont donné leur avis sur le Grenelle. On fourmille d'institutions, ce qui peut parfois donner l'impression de perdre en efficacité.

Mais le Grenelle a permis de réaliser des actions intéressantes sur notre commune : nous avons par exemple favoriser les permis de construire pour les personnes dont les projets de construction s'inséraient

dans une logique de densification. Il a fallu, pour cela, revoir les réglementations de nos documents d'urbanisme, qui bloquaient jusqu'alors les projets de construction de logements, alors que ceux-ci sont pourtant indispensables.

Outre la disponibilité de logements qui peut motiver les entreprises à s'installer sur une commune, les transports ne jouent-ils pas, eux aussi, un rôle important pour cette dynamique économique ?

Effectivement l'offre de transports joue un rôle clé pour l'attractivité du territoire. Alors que sur la capitale, les transports sont diversifiés et nombreux, sur la grande couronne de la région parisienne l'offre se situe très en dessous des besoins, ce qui peut avoir des conséquences négatives sur le tissu économique local. A titre d'exemple, Mercedes, dont une partie des services étaient implantés sur notre commune, a choisi de partir sur Montigny-le-Bretonneux, parce qu'il y a une meilleure desserte.

Les maires ont conscience de ces enjeux et se mobilisent. Malgré les changements qui sont intervenus en termes de gestion des transports parisiens, les processus de décisions restent toutefois trop centralisés.

Transports et logements s'imposent donc, à mon avis, comme les deux composantes essentielles d'un projet de territoire. Pourtant ce sont aussi les éléments sur lesquels il est le plus difficile d'avoir prise. Aujourd'hui les logements sont trop chers parce que nous sommes en situation de pénurie. Le coût du parc privé est rédhibitoire pour beaucoup et ne favorise pas les départs des logements sociaux. Il n'y a pas de mystère, il faut construire des logements !

A Bailly, nous lançons sur un terrain d'un hectare, acquis pour trois millions d'euros, une opération immobilière pour la construction de 80 logements. Nous avons tenu à intégrer dans l'équipe projet une personne en charge de l'organisation des transports en lien avec l'arrivée de nouveaux habitants. Toutefois, nos préoccupations restent éloignées de celles des pays du Sud qui connaissent une croissance importante des villes, et qui ne sont pas en mesure de répondre à l'arrivée de ces nouveaux urbains, ni en termes de logements, ni en termes de transports.

La question du développement durable interroge évidemment le lien entre zones rurales et urbaines. La commune de Bailly a la particularité de se trouver dans la perspective du château de Versailles. La population est-elle attachée à la protection de cet environnement rural ?

Bailly ne compte plus que 3 agriculteurs sur les 500 hectares ; la population agricole reste donc très marginale. Pourtant, il existe une vraie volonté des associations et des agriculteurs de préserver les activités agricoles sur la commune. Les habitants apprécient tout autant leur environnement, même s'ils ont des attentes ou des modes de vie qui s'inscrivent parfois à l'encontre ou en contradiction avec la préservation de notre monde rural.

En tant que maire, il me tient à cœur d'avoir prise sur cette partie rurale de la commune. Je suis, entre autres, trésorier d'une association qui vise à promouvoir le patrimoine de la plaine de Versailles. Dans ce cadre nous avons par exemple édité un guide répertoriant des chemins de randonnée. Nous travaillons également sur la valorisation du patrimoine comme opportunité économique avec des partenaires européens, en Belgique, en Suisse. Nous échangeons particulièrement sur les franges urbaines et sur les questions relatives au périurbain en général ; nous avons aussi engagé un travail sur les circuits-courts qui sont fondamental pour le développement local de nos territoires. Je note toutefois qu'en France nous avons une approche assez différente de celle des autres pays impliqués dans la démarche : ceux-ci inscrivent d'avantage leur réflexion dans une logique de « business » ; ce sont d'ailleurs bien souvent des entrepreneurs, et non des élus, qui participent aux rencontres. Au contraire, les représentants français axent plutôt leurs interventions sur des aspects culturels. Les échanges sont d'autant plus fructueux qu'ils nous permettent de réajuster nos perceptions et nos représentations.

La commune de Bailly se situe à proximité du Val de Loire qui est inscrit au Patrimoine Mondial de l'UNESCO. De nombreuses initiatives d'aménagement ou d'activités se développent et contribuent à dynamiser le tourisme dans cette région. Dans cette même idée, la proximité du Château de Versailles constitue t-elle une opportunité, pour Bailly, de développement d'une dynamique touristique locale ?

Il y a effectivement un vrai potentiel autour de Bailly ; outre le Château de Versailles, nous avons aussi l'Ecole de Grignon. Il faudrait s'atteler à initier une dynamique de développement du tourisme sur la commune et aux alentours. Nous y travaillons actuellement parce que les visiteurs sont aussi des consommateurs ; concrètement la présence de touristes pourrait « booster » l'économie locale et permettre en même temps la valorisation de notre patrimoine. Toutefois, c'est toute une stratégie à mettre en œuvre et cela nécessite du temps. Dans le cadre d'un projet de développement de la perspective du Château de Versailles nous planchons actuellement sur un chantier important qui vise à déplacer un silo. Cela ne peut se faire en un jour mais nous y croyons et nous y mettons cœur à l'ouvrage.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES ET SECTIONS D'OUVRAGE

- Baraud-Serfaty I., 2011. « La Ville durable doit être rentable », in Raffarin J.-P. et Le Cercle des Entrepreneurs du Futur (France), Impertinences 2011 : onze contributions pour penser et agir autrement. Paris : La Documentation française.
- Carassus J. et Duplessis B., 2010. Economie et développement urbain durable. Modèles économiques appliqués à la ville. Financement et coût de l'investissement durable. Paris : Presses des Mines, Collection Développement durable.
- Charlot A. et Kosciusko-Morizet N., 2011. Du quartier à la ville durable, vers un nouveau modèle urbain ? Paris : Edition du Comité 21.
- Chêne F. et Legrand C., 2011. Développement durable et Haute Qualité Environnementale. Voiron : Territorial Editions.
- Cluzet A., 2010 [2^{ème} édition]. Ville libérale ou ville durable ? Répondre à l'urgence environnementale. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube.
- Cluzet A., 2012. Le Climat sauvé par les villes ? Vers une solution européenne. Paris : L'Harmattan.
- Der Madirossian L., Vautrin, B., Centre d'études sur les réseaux, les Transports, l'urbanisme et les constructions publiques (France), Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (France) et Bureau de l'aménagement opérationnel durable des écoquartiers (France), 2011. Aménager durablement les petites communes : Ecoquartiers en milieu rural ? Lyon : CERTU, Collection Dossiers n°227.
- Descos A., Jolivet P., Comité français pour l'environnement et le développement durable (France) et Association des maires des grandes villes de France (France), 2010. Le Développement durable dans les grandes villes et agglomérations en 2010. Paris : BMJ Ratings.
- Emelianoff C. et Stegassy R., 2010. Les Pionniers de la ville durable. Récits d'acteurs, portraits de villes en Europe. Paris : Editions Autrement, Collection Villes en mouvements.
- Feltin-Palas M., 2012. La France dans 10 ans : les grands projets qui vont changer nos villes. Paris : La Martinière.
- Jacquet P. et Tubiana L., 2010. Regards sur la terre : l'annuel du développement durable 2010. Villes changer de trajectoire. Paris : Presses de Sciences politiques, Collection Regards sur la terre
- Laigle L. et Plan Urbanisme Construction Architecture (France), 2009. Vers des villes durables : les trajectoires de quatre agglomérations européennes. La Défense : PUCA.
- Laville B. et Comité français pour l'environnement et le développement durable (France), 2012. La Ville, nouvel écosystème du XXI^e siècle. Ville, réseaux, développement-durable. Paris : Comité de prospective du Comité 21.
- Leflot A., Roccasera C., Vincent J.-M., Deluc-Charles I. et Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, 2011. Eco-quartiers. Quels effets de levier organisés sur leur territoire ? Paris : DRIEA.
<http://urbamet.documentation.equipement.gouv.fr/documents/Urbamet/0305/Urbamet-0305006/CDU0242268.pdf>
- Masbounji A., Groueff S. et Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable (France), 2012. Projets urbains durables : stratégies. Paris : Le Moniteur.
- Pelletier P. et Groupement national des entrepreneurs constructeurs-immobiliers (France), 2012. Aménagement durable : des zones aménagées prenant en compte le développement durable et réalisées par des aménageurs/lotisseurs. Paris : Editions PC.
- Robertson M., 2012. Sustainable cities: Local solutions in the global South. Ottawa: IDRC.
- Salat S., Labbe F. et Nowacki C., 2011. Les Villes et les formes sur l'urbanisme durable. Paris : CSTB.
- Solinis G., 2012 Quelles villes pour le 21^e siècle? Gollion : Infolio, 2012.

Souami T., 2011. Ecoquartiers et urbanisme durable. Paris : La documentation française.

Veyret Y. et Le Goix R., 2011. Atlas des villes durables. Ecologie, urbanisme, société : l'Europe est-elle un modèle. Paris: Autrement, Collection Atlas/Monde.

Vincent J.-M., 2010. Territoires et villes durables. Voiron : Territorial Editions, Collection Dossiers d'experts.

ARTICLES

Baraud-Serfaty I., 2011. « Ville durable cherche modèle économique. » Etudes foncières, 149 : 10-13.

Estebe P., 2010. « Gouverner la ville durable. » Urbanisme, Hors-série 36 : 49-50.

Gilli F., 2010. « Peut-on produire une ville durable ? » Habitat et société, 60 : 62-69.

Grenier A., 2010. « Villes et territoires durables: de la recherche à la pratique, rôle et contributions de l'ADEME. » Liaison énergie-francophonie, 86 : 135-140.

Haentjens J., 2010. « Villes durables - villes stratégiques. » Urbia, 11 : 75-88.
<http://www.unil.ch/ouvdd/page84451.html>

Pappalardo M., 2010. « Villes et territoires face au changement climatique: l'approche de la France en termes de ville durable. » Liaison énergie-francophonie, 86 : 104-108.

Queffelec C.-N., 2010. « Le développement durable et la ville. Théories et pratiques ou comment concilier économie, écologie, démocratie, culture et social. » PCM. Ponts et chaussées magazine 8-9 : 10-47.

Reghezza-Zitt M., 2010. « La Ville durable. » Cahiers français, 355 : 86-89.

Suzuki H. et Dastur A., 2010. « 'Villes écologiques et villes économiques', une nouvelle initiative de la Banque mondiale pour promouvoir un développement urbain durable. » Liaison énergie-francophonie, 86: 100-103.

Wang Y., 2011. « Xin Jiangwan, "Eco-quartier" à Shanghai. Étude de cas pour une appréhension locale de la ville durable. » Eurorient, 33-34 : 131-152.

PERIODIQUES: NUMEROS SPECIAUX

« Rendre la ville durable. » Environnement magazine, N°1696 du mois d'avril 2011 : 41-51.

« Ville désirée, ville durable : un projet à partager. » Technicités, Supplément au n°194 du 8 septembre 2010.

« Ville durable : mobilité, énergie, environnement. » Travaux, N°876 du mois de Novembre 2010 : 18-81.

« Villes durables dans le monde Arabe - retour sur les journées d'étude CEDEJ - IRMC. » Focus, N°6 du mois de février 2010.

Villes durables, une approche opérationnelle pour les villes du sud

Il existe un fossé entre la perception très concrète des questions environnementales par les habitants des villes et les enjeux planétaire du "développement durable". Quoi de commun en effet entre les attentes immédiates des citoyens en matière de déchets, d'assainissement, d'eau potable ou de qualité de l'air et les "grands-principes" affichés dans des conférences internationales qui, depuis 20 ans (Rio 1992), insistent sur la complexité des enjeux environnementaux, sociaux et économiques que doit affronter la planète.

Cette distorsion de perception est manifeste dans les "villes du Sud", souvent mal et trop rapidement construites et où le fonctionnement des services urbains de base reste assez loin des standards internationaux. Que peut signifier la mise en œuvre des objectifs du développement durable dans des cités qui manquent de tout et où la vie quotidienne des habitants s'apparente à une quête pour la survie ? Quelques semaines après la conférence Rio+20, l'association "AdP - Villes en Développement" a choisi de consacrer sa Journée d'échanges 2012 à l'opérationnalité d'une approche « développement durable » dans des villes au sud qui, trop souvent, traitent de manière sectorielle les différents défis auxquels elles sont confrontées, au détriment d'une approche globale et transversale qui imposerait une refondation de leur gouvernance et une révision des outils de planification et d'aménagement utilisés.

Nourrie d'expériences de villes des trois continents (Asie, Afrique, Amérique latine, notre le triple A géographique) ainsi que des témoignages des professionnels et des chercheurs qui y travaillent, cette approche pragmatique sa été confrontée aux politiques publiques locales et aux actions des bailleurs internationaux. Elle met en question les normes, les démarches de planification stratégique territoriales et les projets d'intervention de type éco quartier ou éco-cités.... Introduite par un exposé sur les apports du génie urbain au développement durable des villes et par une présentation des actions de ONU-Habitat dans ce domaine, la Journée a ensuite traité successivement des apports de la planification urbaine intégrale à Rio de Janeiro, des expériences internationales de ville durable menées dans le cadre du programme UrbaChina, de la prise en compte des risques climatiques dans les villes méditerranéennes, des risques d'inondation dans les villes de delta, des leçons de l'habitat vernaculaire, des solutions concrètes « eau/assainissement » dans les bidonvilles... Elle s'est conclue par un échange de la salle avec un Maire français sur les méthodes et les moyens de rendre les villes plus durables.

En matière de développement durable, chaque situation concrète doit susciter une solution originale qui s'appuie aussi bien sur le savoir faire local que sur l'échange d'expériences issues d'autres géographies. La Journée AdP 2012 s'est efforcé d'y apporter des éléments de démonstration.

AdP – Villes en développement