

Sommaire

1. Editorial
2. Les villes d'Asie du Sud-Est face aux grands projets
3. La ville face aux grands investissements : le projet du Grand Théâtre National de Chine
4. Ville, temples et aéroport
6. L'impact de la Coupe Africaine des Nations (la CAN) à Ségou
- Publications
7. Conférences - Formations
8. Nouvelles de la coopération



Musée historique de Pékin

AREP

La ville face aux grands investissements

Aucune ville ne peut se réduire à ses grands équipements. Mais d'innombrables banlieues des villes du nord et du sud montrent par défaut le rôle de ces investissements publics ou privés qui structurent l'établissement humain, confortent son identité et fondent son urbanité !

Les logiques de gestion du grand équipement (gare, centre commercial, théâtre, stade, ...) ne facilitent pas souvent une bonne intégration dans la ville. Mais les promoteurs de projet, conscients de l'importance à long terme de la qualité de l'environnement urbain, ont su composer avec les plans et règles d'urbanisme qui garantissaient, finalement, la valorisation de la ville et de leurs investissements.

Le poids économique des grands investissements dans les économies urbaines est assez stable. Par contre, le raccourcissement des cycles financiers et la pression induite sur les temps de décision ont fragilisé l'insertion urbaine des grands projets. Après la remise en cause des plans directeurs, c'est l'idée même d'insertion des initiatives dans une stratégie de développement menée par l'autorité publique qui est mise en discussion.

Mais les interventions à la journée d'étude du 6 septembre ont souligné l'importance des enjeux qualitatifs pour les investisseurs, la ville et ses habitants de ces stratégies de mise en cohérence des actions de tous les partenaires. Il reste à inventer

des solutions réalistes qui permettent, comme a conclu Georges Mercadal, d'apprendre à «faire marcher les gros éléphants avec les petits éléphants».

L'importance de la fonction de pilotage stratégique a été soulignée ; elle permet de gérer les temps divers des investisseurs, des procédures et de la ville elle-même. Les élus peuvent légitimement revendiquer et assurer cette fonction, comme l'ont montré Henri Chabert et Oumar Santara. Les configurations différentes rencontrées à Siem Reap ou à Pékin mettent en évidence d'autres sources essentielles de légitimité.

Plusieurs pistes ont été ouvertes : s'appuyer sur «l'événement» pour mobiliser les investisseurs et améliorer durablement le fonctionnement des services, imaginer et défendre sans compromission une image, une ambiance de ville, associer tous les acteurs et les habitants au succès du projet.

L'engagement d'un travail plus pérenne d'échange d'expérience sur la base d'évaluations sans fard des succès, mais aussi des limites et des difficultés pourrait probablement contribuer à renforcer les «territoires urbains» dans leur dialogue avec les promoteurs de projets, dont les méthodes sont rationalisées à l'échelle mondiale. ■

François Noisette
Président de l'Association de professionnels développement urbain et coopération (AdP)

Les villes d'Asie du Sud-Est face aux grands projets

Charles Goldblum, professeur des universités.

Président du comité scientifique du PRUD (Programme de recherche urbaine pour le développement)

Moins spectaculaires dans leurs effets que les transformations urbaines qu'enregistrent les grandes agglomérations chinoises, les changements qui affectent les villes de l'Asie du Sud-Est¹ n'en présentent pas moins un intérêt particulier pour la réflexion sur les façons nouvelles de produire la ville dans des contextes de métropolisation accélérée.

L'une des caractéristiques majeures de la production urbaine dans ces contextes réside dans l'articulation entre méga-urbanisation et méga-projets. Autrement dit, la transformation des territoires urbains, en termes de croissance périphérique comme de verticalisation des centres ou de ré-agencement des fonctions urbaines, y est désormais moins la conséquence des processus démographiques que de la mise en œuvre des grands projets urbains.

Certes, les grands programmes d'aménagement résidentiel et industriel menés, dans le sillage des grandes infrastructures routières, à la périphérie de Bangkok ou de Jakarta, ont subi le coup d'arrêt résultant de la « crise asiatique » de 1997-1998 - crise boursière et financière, mais aussi crise immobilière et urbaine -. Plus que dans le sens d'une remise en cause des logiques de projet, celle-ci semble avoir cependant joué dans le sens d'une sélection des projets viables ou à caractères stratégiques (achèvement de deux lignes de métro aérien et d'un nouveau pont fluvial à Bangkok, poursuite du projet de parc industriel à capitaux japonais « Kota Bukit Indah » sur l'axe Jakarta-Bandung) ou encore d'une reprise en main par les pouvoirs publics des opérateurs d'aménagement sous contrat dans les anciens pays d'économie administrée (tel le projet d'aménagement à partenaires multiples « Hanoi New Town », sur les deux rives du Fleuve Rouge).

L'idée s'impose ainsi d'une inscription durable du rôle moteur des grands projets dans le développement urbain sud-est asiatique. Les villes nouvelles constituent une figure emblématique de ce mode de développement, ainsi qu'en attestent des opérations-phares telles que Lunule 21 à Singapour ou Lutra Jaya dans le cadre du « multi-média Super-Corridor » à Kuala Lumpur. Agents actifs du développement des régions métropolitaines et des conversions foncières qui, non sans perturbation s'y produisent, elles deviennent une clé d'accès au « club » des grandes métropoles pour les capitales politiques et/ou économiques des pays en transition vers l'économie des marchés.

Or l'articulation étroite de ces projets à l'aménagement d'infrastructures de transport, leur couplage aux programmes de parcs technologiques, d'équipements tertiaires ou de loisirs trouvent un écho plus large dans la typologie des méga-projets porteurs des transformations périphériques comme des nouveaux attributs de la centralité urbaine, de même que dans la complexité des partenariats comme des contrats et des montages financiers que ces opérations mettent en jeu.

Le transfert croissant de la production - voire, sectoriellement, la gestion - urbaine dans les domaines du logement, des infrastructures et des villes sectorielles vers de nouveaux cadres contractuels (co-entreprises à capitaux mixtes (joint venture), concession d'exploitation, contrats

BOT (build, operating transfer) etc. aboutit à multiplier les situations de « franchise urbaine » pour les villes nouvelles notamment, comme pour les zones industrielles auxquelles elles sont fréquemment associées.

Cette imbrication entre changement d'échelle et complexification des projets dans la métropolisation a pour caractéristique d'être placée sous le signe de l'internationalisation tant des opérateurs ou de la finalité des opérations, que des modes de fabrication urbaine eux-mêmes. Cette question vaut également pour des capitales de dimension modeste comme Phnom Penh et Vientiane (respectivement de l'ordre d'un million d'habitants pour la première et de 300.000 habitants pour la seconde), en marge des grands réseaux de la métropolisation, mais dont l'ouverture économique accentue la primauté urbaine ; leurs actions en matière d'urbanisme et d'habitat s'intègrent dans des démarches plus complexes marquées par des exigences nouvelles quant à la question, à l'environnement ou au patrimoine - souvent introduites par les bailleurs de fonds internationaux (PNUD, Banque mondiale, Banque asiatique de développement).

Le contexte dans lequel cette internationalisation de la production urbaine s'opère, pour partie en phase avec les stratégies de délocalisation industrielle, porte à s'interroger sur les incidences voire les risques induits par un mode de développement urbain segmentaire, opéré

par projet et par délégation contractuelle. Tandis que le foncier, l'eau, l'énergie, les transports font l'objet d'une pression croissante en vue de la réalisation des projets urbains, la « qualité urbaine » constituant en outre désormais un critère pour la localisation des investissements internationaux, ces éléments de base du fonctionnement urbain deviennent des facteurs discriminants d'accès à la citoyenneté. Or, à l'exception de Singapour, rares sont les situations d'orchestration d'ensemble du développement urbain, logiques partielles relatives à des projets souvent « étanches » et pôles de décision supranationaux tendant à se substituer aux politiques urbaines (ou à écarter la perspective). Il y va, structurellement, de la maîtrise, de la coordination et de la régulation que les pouvoirs publics sont censés exercer sur ce développement. Question de la maîtrise de l'espace et des conflits d'usage que font apparaître les exigences des investisseurs et opérateurs externes, mais aussi question de maîtrise du temps dès lors que la nature et l'envergure des projets engagent des investissements lourds sur le moyen et le long terme ; c'est là une autre façon d'introduire la question du développement durable.

A cet égard, la référence à la métropolisation sud-est asiatique n'éclaire pas seulement les conditions d'une nouvelle donne urbaine, mais aussi - à travers la question des partenariats et formes contractuelles mobilisées dans les projets urbains - les logiques d'intervention redéfinissant les cadres et le modalités de la coopération dans le domaine de l'aménagement urbain ■

1. Voir *Villes en développement*, n°55 « Asie du Sud-Est, mars 2002

La ville face aux grands investissements : le projet du Grand Théâtre National de Chine.

Félice Starling, Directeur Général Adjoint ADP ingénierie

Situé sur l'Avenue de Chang 'An, face à la Cité interdite, bordé par le Palais du Peuple et à deux pas de la Place Tien An Men, c'est à dire au cœur même de la symbolique du pouvoir chinois, le projet du Grand Théâtre National de Chine est l'un des chantiers phares de la mutation de Pékin, à l'aube du 21^{ème} siècle. Conçu par l'Architecte Paul Andreu associé à ADP Ingénierie, ses caractéristiques en font un témoin assez complet de la société chinoise d'aujourd'hui et de ses transformations.

Le Grand Théâtre National de Chine apparaît dans les programmes urbains de Pékin depuis le début des années 60, c'est-à-dire à l'époque de la planification de la Place Tien An Men et de ses abords.

40 années et 13 concours d'architecture plus tard (12 nationaux et un dernier international), le site préservé sur Chang'An face au Palais du Peuple (assemblée nationale) connaît enfin la frénétique agitation des travaux, dans un contexte inédit de transformation massive de la ville.

Ce passage à l'acte tardif sur un sujet sensible – la culture - témoigne sans doute de l'histoire de la Chine moderne et de ses mutations politiques. Il laisse en tout cas derrière lui une génération entière d'architectes et programmateurs du ministère de la culture ayant dédié toute leur vie professionnelle à ce projet, et qui voient aujourd'hui l'objet de leur convoitise aux mains d'un architecte étranger.

C'est tout autant la nature de cet investissement (un complexe culturel de tout premier rang, comprenant une salle d'Opéra, une salle de Théâtre et une salle de concert), son importance économique et physique (400 M. Euros pour 150 000 m² construits) et sa localisation géographique qui lui confèrent d'emblée une importance nationale et politique.

L'ouvrage est colossal. Un socle en béton enterré jusqu'à - 25 m renferme l'ensemble des fonctions techniques du complexe : espaces scéniques et de stockage de décors, ateliers de décors, loges, salles de répétition, studios d'enregistrement son et vidéo, studios de production vidéo etc. De ce socle émergent les trois salles de spectacle, qui sont chacune de premier plan par leur taille et leur ambition de qualité : 2500 places pour l'Opéra, 1050 places pour le Théâtre et 2000 places pour la salle de concert. Le tout est couvert par une coque en charpente métallique ellipsoïdale, qui confine les trois salles pour former une «Cité des Théâtres», où de vastes espaces de vie intérieures attireront l'animation. Avec 45 m de hauteur (quelques cm plus bas que le Palais du Peuple, symbole oblige!), 210 m dans sa plus grande portée et 150 m dans sa

plus petite portée, la coque est habillée de panneaux en Titane à l'extérieur, et recouverte de

du Ministère de la Culture et du Ministère de la Construction et présidé par un représentant de la Ville de Pékin était initialement l'organe de pilotage, avec une certaine autonomie de décision sur la vie du projet. Lorsque la critique se fit la plus ardente - mêlant les voix de ceux qui contestaient l'architecture occidentale de l'ouvrage, sa viabilité technique, son coût, voire la nécessité d'un tel équiper-



D.R.

bois à l'intérieur; elle est séparée en deux par de larges ouvertures vitrées en son centre. La prouesse technique que représentera le bon achèvement de ce chantier est à la mesure de l'habileté démontrée des constructeurs chinois qui en ont la charge. Le cadre de gestion du projet dépasse aujourd'hui celui de la Ville de Pékin. Le Comité de Propriétaire du Grand Théâtre National, comprenant des représentants de la Ville de Pékin,

pement à Pékin, mais aussi sa participation à la destruction de la ville traditionnelle – la Commission du Plan reprit fermement les rennes du projet, et en rapporta directement au groupe des quatre leaders. La plupart des décisions sur la vie du projet ont donc été prises au plus haut niveau : approbation des études de faisabilité, de l'avant-projet, délivrance des autorisations de chantier et du permis de construire. Pour faire taire la

critique – ce qui est sans doute le mode de gouvernement par excellence en Chine – les dirigeants décident de revenir stricto sensu aux modalités d'exécution du projet résultant du concours : programme, surface et coûts.

Le chantier du NGT n'est finalement que l'un des milliers de chantiers qui agitent Pékin. La ville, qui prépare déjà frénétiquement les Jeux Olympiques de 2008 connaît une mutation profonde, dont les ressorts complexes sont sans doute tout

autant politiques qu'économiques et spéculatifs : «à défaut de transformer le régime, on change le décor...»¹

Cette mutation, dont on pourrait déplorer qu'elle sacrifie en masse et avec peu de discernement les quartiers anciens – avec toutes les conséquences sociales que cela implique, provoque en tout cas un appel d'air fantastique dans le domaine de l'architecture, qui n'est sans doute pas sans influence sur l'ensemble du monde culturel chinois.

D'une part le pouvoir fait appel aux architectes étrangers de renom pour signer le renouveau de l'architecture en Chine sur certains projets phares et d'autre part, de jeunes architectes chinois se voient confier des chantiers de centaines de milliers de mètres carrés – dans un contexte d'expression plastique libéré par les 'audaces' des étrangers.

On sent donc bien déjà s'éloigner la controverse sur la qualité de l'architecture du Grand

Théâtre National, remplacée par le souhait des sphères intellectuelles de voir cet équipement bientôt en service, pour montrer le nouveau visage du pékin du 21^{ème} siècle et dire ainsi de manière concrète l'installation d'une modernité culturelle en Chine. ■

1. Eric Meyer : Sois riche et tais-toi! Portrait de la Chine moderne. Robert Laffont.

Ville, temples et aéroport

Vincent Piron, Directeur de la Stratégie et du Développement, Vinci Concessions

Siem Reap présente l'exemple parfait de l'absolue nécessité d'avoir une symbiose entre développement de la qualité urbaine, desserte en transports interurbains (route, fleuve, aéroport) et gestion performante du patrimoine archéologique.

Comment optimiser l'économie de l'ensemble archéologique d'Angkor, de la Ville de Seam Reap et de l'aéroport pour le bénéfice du Cambodge dans son ensemble

Siem Reap présente l'exemple parfait de l'absolue nécessité d'avoir une symbiose entre développement de la qualité urbaine au sens le plus large, desserte en transports interurbains (route, fleuve, aéroport) et gestion performante du patrimoine archéologique.

Sans gestion performante du patrimoine archéologique, pas de touristes, donc pas de ville et pas de transports ; sans transports, pas de touristes donc pas de ville ; sans ville accueillante, détérioration de la qualité de la visite archéologique, donc pas de touristes.

Le début de la structuration

Les autorités cambodgiennes ont pris le problème global par ordre d'urgence : l'archéologie d'abord, puis l'aéroport, puis la ville. Pour l'archéologie, avec l'aide de la France, une structure administrative a été créée : APSARA. Cette autorité est chargée de l'organisation des visites, de la surveillance des monuments, du développement commercial et de l'urbanisme de la zone archéologique et de ses alentours. Pour l'aéroport de Siem Reap, un contrat de concession a été passé à la seule société possible : celle qui avait déjà les recettes de l'aéroport de la capitale Phnom Penh et était donc relativement insensible à la répartition du trafic entre les deux aéroports. Pour la ville, le sujet est plus complexe. Un plan et un règlement ont été

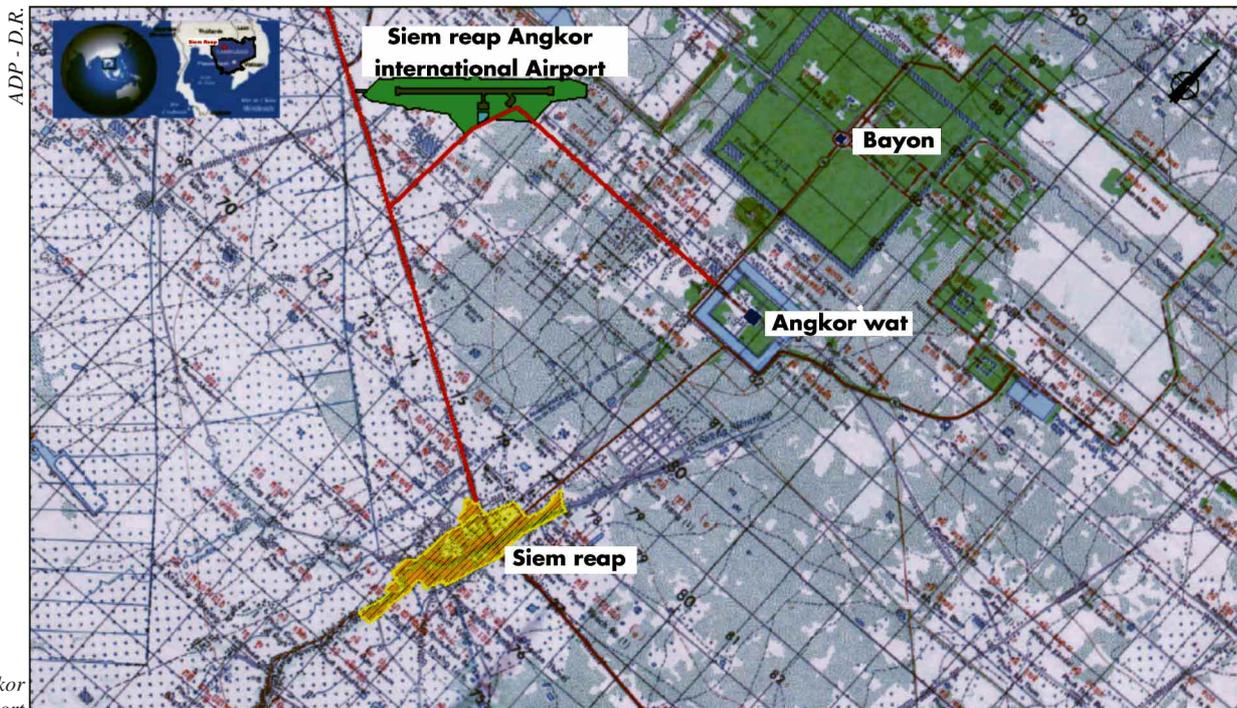
faits en 1995, mais les forces vives politiques et la réalité économique ont parfois des dynamiques qui contredisent les règlements urbanistiques...

Un aéroport n'est qu'une porte d'entrée, pas un but de visite

Un aéroport ne se visite pas, il s'utilise. Il est une condition nécessaire et non suffisante au développement de l'activité de la région, et son propre équilibre économique dépend du développement de la région. Pour l'aéroport actuel, le problème se compliquait du fait que son implantation actuelle est dans la zone archéologique protégée. Il a donc fallu commencer par lever l'hypothèque de sa durée de vie. La construction d'un nouveau site deman-

derait au moins dix ans et 400 millions US\$, soit une année du budget de l'Etat. Impossible. Quant à affecter un don à cette opération, est-ce réellement une priorité pour le Cambodge ? Heureusement, nous avons pu démontrer que l'aéroport pouvait traiter 2,5 millions de passagers par an sans que les trajectoires d'avions ne survolent les temples, ni Angkor Thom, donc sans risques techniques, ni troubles pour les visiteurs, qui n'apprécieraient pas tellement d'avoir un Airbus dans le même champ visuel qu'Angkor Vat.

Les temples bouddhistes sont toujours actifs, et de plus en plus de fidèles viendront associer tourisme et ferveur religieuse. La croissance du tourisme à Siem Reap, bien que très rapide, atteindra au plus trois millions de visiteurs annuels dans dix ans. Il serait d'ailleurs dommageable que la croissance de l'activité touristique aille plus loin ou plus vite. De ce nombre, une petite moitié viendra par avion (1,2 million), ce qui correspond,



Siem Reap - Angkor International Airport

précisément, au trafic de 2,5 million (arrivée + départ + transit). Donc le système économique est cohérent.

Quand les investissements aéroportuaires sont décidés, leur rentabilité passe par un bon déroulement du business plan, donc une bonne gestion du tourisme dans son acceptation la plus large : visites, hébergement, nourriture, conditions sanitaires, distractions et activités non strictement archéologiques, etc.

La nécessité d'une équation globale

Après avoir compris que la question aéroportuaire ne pouvait pas se détacher de celles de la ville et des temples, notre groupe est passé à l'action.

Première idée : que font les touristes arrivant à Siem Reap par avion et ont-ils les services auxquels ils peuvent prétendre ? Ils vont boire, vont à l'hôtel, prennent une chambre, réservent un guide et vont visiter. Ils se nourrissent, veulent y voir clair pendant la nuit, ne pas avoir trop chaud, se distraire (l'archéologie, c'est austère), et acheter des souvenirs.

L'idée a été de reconstituer la

vie économique des touristes (étrangers et locaux) pour voir si les flux d'argent permettaient ou non la construction des infrastructures nécessaires. Nous avons donc travaillé avec un spécialiste de l'urbanisme (Michel Gérard) pour reconstituer les équations économiques de chacun des acteurs (APSARA, hôtels, guest houses, restaurants, guides, transports en ville, golfs, distributeurs d'eau, d'électricité, musées, artisans, banques). Chaque ligne de cette équation économique comprend les sources de financement (par l'impôt ou par les clients, avec une hypothèse vraisemblable de politique tarifaire), les coûts d'exploitation et enfin les montants des investissements.

L'étude montre que l'équation économique globale fonctionne bien, à condition que le gouvernement central ne prélève pas la totalité de la manne des billets d'entrée aux temples, mais en laisse une partie sur place.

La deuxième idée a été de suggérer aux pays et au gouvernement cambodgien d'avoir une coordination des dons. Plutôt que d'attendre les dons proposés par les pays donateurs et prendre ce qui vient (six pays

ont déjà chacun proposé de donner un musée), il faut demander à chaque bonne volonté un don qui soit cohérent avec les autres. Bref, faire un plan d'investissement global.

L'application pratique faite par le groupe Vinci

Il a fallu d'abord convaincre les décideurs à l'intérieur du groupe que le métier de concessionnaire ne se limite pas à percevoir des recettes de la part de braves touristes qui ne viennent que s'ils ont envie, mais qu'il faut anticiper leurs désirs. Cette démarche d'anticipation est assez rare car en général le concessionnaire a peu de prise sur sa clientèle : dans l'eau et la route, culture de base du groupe, les choix du client final dépendent relativement peu de la gestion commerciale quotidienne de l'infrastructure.

Ensuite, convaincre les autorités nationales qu'il fallait avoir une vision globale du sujet ville-temple-aéroport, et que c'est le maillon le plus faible de la chaîne qui détermine le chiffre d'affaires des deux autres. Au Cambodge, pays démuné même des infrastructures minimales en terme social, un surinvestissement en infrastruc-

tures est criminel. Donc il faut coordonner au plus serré l'offre et la demande.

Finalement convaincre les autorités internationales qu'un groupe privé peut être un interlocuteur valable, même lorsqu'il s'agit de l'intérêt d'un pays dans son ensemble. Les gens qui parlent du "partenariat public-privé" à longueur de journée ont, en fait, du mal à reconnaître une société privée comme un "vrai partenaire". L'UNESCO à cet égard a été exemplaire de rapidité et d'efficacité, puisqu'elle a été jusqu'à organiser, lors de la réunion de la commission internationale qui aide à la gestion des temples, une présentation du raisonnement économique global et de la marche à suivre pour l'appliquer.

Aujourd'hui, nous validons les estimations économiques avec les divers interlocuteurs, et nous passerons rapidement à la mise en place pratique. A la signature de notre avenant de concession l'an dernier, une certaine somme était prévue pour aider à structurer le tourisme. Dès que le gouvernement nous aura donné son accord formel sur le plan d'ensemble, nous saurons comment l'utiliser de façon optimale. ■

L'impact de la Coupe Africaine des Nations (la CAN) à Ségou

Oumar SANTARA, Maire de Ségou (Mali)

De grands équipements, mais aussi un événement de portée internationale peuvent servir de levier aux collectivités locales pour d'une part affirmer leur légitimité vis-à-vis des autorités centrales et d'autre part mobiliser leur population sur des projets d'intérêt collectif.

L'organisation de la CAN a été l'occasion, pour une ville comme Ségou, d'une prise de conscience aiguë des enjeux de la décentralisation, d'une manifestation de responsabilité des élus et d'une mobilisation populaire en faveur d'une gestion urbaine partagée. Lorsqu'en 1992, le Mali a décidé d'aller vers la décentralisation, nous ne savions de quels outils nous avons besoin et nous n'avions pas de mesures de la capacité financière des collectivités. C'est à ce moment-là que le Président accepta d'organiser la CAN, avec l'idée que ce devait être un moteur de développement. Il appartenait aux villes d'accueil de donner du contenu à cette idée. Comment faire pour relever ce défi à Ségou ? Les officiels ne

pouvaient naturellement pas habiter dans nos maisons en terre. Les opérateurs privés n'offraient que de petits hôtels loin de suffire à l'afflux des 15 à 20000 personnes annoncées. En tant que collectivité, Ségou n'avait pas les moyens d'engager des milliards d'investissement. Nous avons fait appel à toutes les énergies. Mais pouvait-on penser stratégie d'urbanisme et de développement de notre ville, tout en demandant que ce soit le secteur privé, et pas seulement celui de Ségou, qui investisse ?

Avec la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali et des opérateurs privés, nous avons bâti un programme de villages que les opérateurs financeraient, la collectivité apportant le terrain et se chargeant de la

voirie, de l'assainissement et du drainage. J'ai passé un véritable contrat avec ces opérateurs et les différents services publics concernés, la Direction de l'Urbanisme et l'Habitat, la Direction de l'Assainissement et des Travaux Publics pour trouver des solutions d'aménagement d'un espace que nous n'imposions pas à des opérateurs qui acceptaient d'investir deux milliards. Sur ce plan le défi a été réalisé et soixante trois villas ont été construites pour accueillir les délégations officielles dans les meilleures conditions de confort.

Le Mali perdait chaque année plusieurs milliards par incapacité de mise en œuvre des projets financés par les bailleurs de fonds. C'est pourquoi j'ai demandé au Premier ministre en

visite à Ségou que tous les fonds accordés par la coopération nationale et internationale soient directement alloués aux collectivités.... Ainsi a débuté une saga de deux années, à raison d'une réunion chaque mois avec les plus hautes autorités de l'Etat et l'ensemble des départements ministériels concernés. Tout le monde connaît le problème des villes africaines avec leurs dépotoirs sauvages, des marchés insalubres... Il fallait mobiliser l'ensemble de la population pour que notre comportement change vis-à-vis de la salubrité. J'ai mis en place, dans les différents quartiers, avec l'ensemble des partenaires – services techniques, chefs de quartiers, opérateurs privés, associations et groupements économiques - des comités de quartier chargés d'une police d'hygiène. Nous avons fourni des pelles, des brouettes, des ânes, des charrettes. La population a compris et a été d'accord pour accepter le système de surveillance, d'appui et de conseils, en exigeant seulement de

Publications



Sustainable partnerships for city development : report of the annual public policy forum of the Cities Alliance : 9-12th december 2001, Kolkata, India. Washington: Cities Alliance, 2002.- 28p., phot.coul.

Ce rapport en anglais fait suite au forum annuel du programme «Cities Alliance» (l'Alliance pour les villes) qui s'est déroulé du 9 au 12 décembre 2001 à Kolkata (Calcutta). Lieu d'échange et de partage d'expériences des principaux acteurs du développement urbain, ce forum avait pour thème les stratégies de développement, la participation de la société civile, les évictions et le cas de Calcutta. L'accent fut mis sur la nécessité des partenariats entre les gouvernements et la société civile.

Fragmentation (La) en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale, dirigé par Navez-Bouchanine (Francoise).- Paris : L'Harmattan, 2002.- 411 p., notes, cartes, bibliogr.

Cet ouvrage aborde les différenciations socio-spatiales de la ville et plus particulièrement la notion de fragmentation. Les contributions s'articulent autour de trois axes : analyse et état des lieux de la fragmentation et des expressions employées, aperçu des réalités empiriques des villes du Nord et du Sud, et mise en évidence des effets sociaux des politiques urbaines inspirées ou légitimées par la prévention de la fragmentation.

Prix: 33,50 Eur

Médina (La) de Marrakech. Formation des espaces urbains d'une ancienne capitale du Maroc, de Quentin Wilbaux. Paris: L'Harmattan, 2001.- 381p., cartes, plans, phot., bibliogr.

Cet ouvrage analyse et décrit les logiques spatiales, sociales et culturelles qui ont modelé la médina de Marrakech. Un historique de la ville et des thèmes pouvant aider à la compréhension des villes arabomusulmanes traditionnelles sont aussi présentés: l'importance de l'eau et des jardins, la privatisation et la sacralisation des espaces par le mur, l'enclos et la marquage du centre, l'orientation vers la Mecque.

Prix: 30 Eur.

la municipalité qu'il y ait des formations. Nous avons fait appel à la coopération décentralisée que Ségou entretient avec la ville d'Angoulême pour disposer de l'expertise de ses techniciens (Service des Eaux, CONAGA, Contrôle de Qualité...).

Pour créer un service de sécurité civile, les sapeurs pompiers d'Angoulême nous ont fourni ambulance et véhicules de lutte contre l'incendie. Il fallait une plate-forme sanitaire correcte. On a négocié avec l'Ordre de Malte la construction d'un hôpital mais finalement celui-ci n'a pas pu libérer sa part à temps et on a créé une plate-forme d'urgence et obtenu la formation de médecins maliens. Ségou compte, avec ses périphéries, près de 200 000 habitants. Nous avons profité de la CAN pour promouvoir l'intercommunalité, pour engager des partenariats avec les communes limitrophes dans la gestion de la sécurité, de la circulation routière et des mouvements de population. Cela nous a amené à créer un nouveau commissariat à l'est de la ville afin de gérer un cordon de sécurité sur l'ensemble de l'agglomération.

La CAN est aussi un événement culturel : elle a été l'occasion de nouer des liens avec et entre les responsables artistiques des

quartiers afin de faire émerger de nouveaux programmes, de redynamiser des secteurs morts depuis les années soixante dix et d'amener chaque habitant à penser encore sa ville. Sur ce plan également, cet événement a été un élément fédérateur non seulement pour les autorités publiques locales mais également pour la population elle-même mise à cette occasion en situation de responsabilité.

Nous avons encore voulu nous attaquer au problème de pollution posé par les nombreux véhicules vétustes qui viennent d'Europe et qui arrivent fatigués... mais là, c'est dommage, nous avons échoué dans la négociation, le gouvernement ayant refusé notre requête d'exonérer d'impôt les taxis de moins de cinq ans d'âge. La proposition visait à renouveler le parc local pour assurer la sécurité.

Ainsi, profitant de la CAN, nous avons pu amorcer la prise en compte d'un développement global et cohérent, incluant aussi bien la santé, l'hygiène et l'assainissement que la sécurité, l'éclairage public, l'équipement de la ville, dans le cadre d'un partenariat affirmé entre les opérateurs privés, les collectivités et l'Etat. Prétendre, dans un pays en voie de décentralisation, que le partenariat entre l'Etat, les services publics, les

collectivités et les privés permettrait seul de promouvoir un développement au niveau local, c'était osé. Mais la CAN était un événement majeur et les questions de santé, de sécurité et de protection étaient primordiales. La préparation de la CAN a entraîné une certaine euphorie, une acceptation de tout un peuple : les gens ont payé, des petits mécaniciens dans la rue ont payé 20/25 000 Fcfa, ce qui est beaucoup - alors que ceux qui ont des grosses fortunes n'ont pas payé un centime et nous ne pouvions pas agir là-dessus.

Nous avons sans doute des problèmes : des villages CAN en partie inoccupés, deux stades d'entraînement qui coûtent cher, un grand stade de 20 000 places dont nous ne savons que faire aujourd'hui. J'ai proposé aux investisseurs des logements de créer une structure immobilière pour les gérer en tant qu'hébergement hôtelier et j'aurais bien vu que le capital ainsi reconstitué aille à l'investissement productif... mais l'Afrique ce n'est pas la terre des entrepreneurs, c'est celle des «faiseurs de coups». Les stades ont permis de répondre à des revendications des étudiants et le lycée de Ségou a désormais une infrastructure sportive convenable... mais en tant que maire je ne me charge

plus du grand stade car l'entretien m'empêcherait par exemple d'assurer le programme de l'éducation : je ne peux pas entretenir une pelouse alors que je n'ai pas de bancs dans les classes et ni de lits ou de matelas dans les centres de santé... Il faut faire des choix.

En deux années, Ségou a rattrapé quarante ans de sommeil et ce, grâce à la CAN et à la mise en contact des différents partenaires et à la réflexion globale de l'ensemble des acteurs de la ville. Et l'organisation de la CAN a suscité un grand élan économique et social. La CAN a fait en sorte que nous pensions notre ville en des termes différents. Les structures mises en place pour gérer l'événement l'ont été dans le souci de la pérennité. J'espère que l'avenir confirmera cette renaissance de Ségou qui grâce à la CAN a pu valoriser auprès d'un vaste public son image d'ancienne capitale du royaume d'Andara. ■

Conférences Formations

- **La mobilité urbaine pour tous**
- **Les enfants et la ville**
- **Société en transition : reconstruire les partenariats**

La mobilité urbaine pour tous

La 10^{ème} conférence mondiale de l'association CODATU (Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et périurbains) se tiendra à Lomé, Togo, du 12 au 15 novembre. Son thème principal sera consacré à «La mobilité urbaine pour tous. Différentes réponses selon la taille des villes». Lomé, avec son million d'habitants, résume bien la problématique de la mobilité de tous les citoyens à travers la recherche d'un équilibre entre différentes formes de transport, notamment entre moto-taxis et transports collectifs.

→ Contact : <http://www.codatu.org>

Les enfants et la ville

Organisé par la Banque Mondiale, l'Unesco, l'Unicef et l'AUDI, la conférence «les enfants et la ville» se tiendra à Amman, Jordanie, du 11 au 13 décembre 2002. Face à un accroissement démographique sans précédent des villes du Moyen-Orient et d'Afrique du nord, l'objectif de cette conférence est de susciter des initiatives conjointes des gouvernements locaux, du secteur privé et de la société civile afin d'améliorer les conditions de vie des enfants vivants en zones urbaines. Un forum de discussion entre les maires et autres décisionnaires de la région sera mis en place.

→ Contact: <http://www.araburban.org>

Société en transition: reconstruire les partenariats

Organisé par l'OCDE et le Ministère du Développement Régional tchèque, cette conférence sur la gouvernance et les partenariats public-privé se tiendra du 12 au 13 décembre 2002 à Cesky Krumlov. Les thèmes de gouvernance et de partenariat entre le secteur privé et la société civile seront au cœur des rencontres. Les débats s'articuleront, en outre, autour de l'évaluation des récentes expériences de gouvernance locale en république Tchéque et de la participation de la société civile dans ce pays soumis depuis peu aux règles de la démocratie représentative.

→ Contact : <http://www.oecd.org>

Nouvelles de la coopération

ISTED «pôle Ville»

«Au terme de trois années à la tête du pôle «ville» de l'ISTED, François Croville, Ingénieur divisionnaire des Travaux Publics de l'Etat, a été nommé chef des services de coopération et d'action culturelle en Angola. Il a au cours de sa mission à l'ISTED structuré le pôle «ville» en intégrant les différentes activités de l'ISTED dans ce secteur, le centre de documentation «villes en développement», le programme de recherche urbaine pour le développement PRUD, et assuré le lancement du programme prévention et sorties de crise. Il a par ailleurs élargi les activités de l'ISTED vers de nouvelles zones géographiques, l'Amérique latine et l'Asie du Sud-est, tout en renforçant l'implication des acteurs français dans les pays du Maghreb et Afrique au sud du Sahara.

Anne Charreyron-Perchet, Urbaniste, l'a remplacé depuis le 1er octobre 2002. Elle occupait précédemment le poste d'adjoint du directeur des actions régionales et internationales de la Cité des Sciences et de l'Industrie de La Villette. Elle a pour mission de renforcer les liens internationaux avec les principaux bailleurs de fonds (Banque Mondiale, Union européenne, Agence Française de développement..) notamment dans le cadre des initiatives et facilités dans les différents domaines urbains, et de poursuivre le développement des programmes rattachés (accès au services essentiels) tout en renforçant l'animation et l'information des réseaux internationaux et des partenaires dans les entreprises, l'expertise, l'enseignement et la recherche.»

Gare de Xizhimen à Pékin

Le projet de Xizhimen est centré sur le futur pôle intermodal regroupant le train grande ligne (vers le nord), le train régional (banlieue nord de Pékin), le métro (ligne n°3) et une gare routière (18 lignes de bus).

Le site est situé au nord-ouest de Pékin en bordure du 2^{ème} périphérique sur l'axe de Xizhimen-Neidajie Road.

Ce site appartient à une société d'investissement privée «la Beijing Huarong Investment Co. Ltd». La surface du terrain est de 6 hectares (hors gare), dont 0.4 ha est consacré à une place publique et 5.6 ha pour le développement d'activités de bureaux, hôtels, et de commerces.

1.2 ha est réservé pour la future gare du Northern Beijing Railway.

Surface totale de 75000 m² comprenant les éléments suivants :

- espace de commerces : 10 000m²
- espace de bureaux : 10 000m²
- espaces d'attente et autres : 5 700m²
- espaces verts : 10 000m²
- gare routière : 15 000m²
- parking voitures : 12 000m²
- garage à vélos : 4 800m²
- hôtels, galeries commerciales et autres : 7 500m²

La hauteur des bâtiments (hors IGH) est limitée à 30-45m

Toutes ces activités s'organisent autour du pôle intermodal avec une expression architecturale forte reflétant l'expansion d'un nouveau quartier d'affaires.

→ Contact : AREP, 163 bis avenue de Clichy, 75017 Paris, France,
www.arep.fr

Musée historique de Pékin

A pour vocation d'être l'un des équipements publics majeurs de Pékin, d'une surface totale de 60 000 m² et composé de trois volumes protégés par une grande couverture horizontale rectangulaire, permettant la mise en valeur du bâtiment et l'accueil de manifestations culturelles ou festives. Dans ce grand quadrilatère le projet se décline en trois objets significatifs et caractéristiques.

- Le premier objet, «la salle du Trésor» (7 000 m²), en bronze qui accueille une partie importante de la collection d'objets précieux (jade, monnaie, tampons, opéra de Pékin, peintures).
- Le deuxième volume, revêtu de bois sur ses façades intérieures, forme une «boîte» et accueille les expositions temporaires (8000 m²) au rez-de-chaussée, l'exposition permanente (10000 m²) retraçant l'histoire de Pékin, une partie des collections (porcelaine, bronze, mobilier, vêtements, objets religieux).
- Le troisième élément est une barre en brique qui ferme le bâtiment côté sud et comprend la médiathèque.

Le socle, dernier élément de composition, sur lequel repose cet ensemble de trois volumes, regroupe les espaces connexes au musée (boutiques, restaurants, salle de conférence), des espaces d'expositions temporaires, ainsi que le parc de stationnement et les locaux techniques en sous-sol.

Réunion annuelle du Groupe Consultatif du programme Cities Alliance à Bruxelles 8-9 octobre 2002

La réunion qui rassemblait les pays donateurs ainsi que la Banque Mondiale et UN Habitat s'est principalement centrée sur une première évaluation du programme au terme de trois ans de fonctionnement ainsi que sur les orientations pour 2003 tant en terme de projets que d'axes d'interventions. Les projets financés jusqu'à présent ont privilégié les aspects financiers liés à l'habitat et à la résorption des bidonvilles ainsi que les

mécanismes juridiques permettant de sécuriser le droit des sols. En terme de stratégies de développement des villes, l'accent est mis sur la mise en place de mécanismes institutionnels favorisant le développement économique local, permettant une sécurisation des investissements ainsi que sur le renforcement des compétences locales. Un des volets importants de Cities Alliance concerne la diffusion des connaissances, notamment dans certaines

régions comme l'Afrique Subsaharienne peu présente actuellement en terme de projets. Le Secrétariat de CA souhaite s'appuyer sur des réseaux existants – réseaux de villes, réseaux de professionnels comme l'ISTED- , pour informer et favoriser les échanges entre professionnels, responsables de villes notamment dans les pays francophones.

→ Contact : Anne Charreyron-Perchet, ISTEED, acharreyron-perchet@isted.com

Financé par :

Ministère
de l'Équipement, des transports
et du logement

Ministère
des Affaires étrangères

Directeur de publication :
Jean Smagghe,
Président de l'ISTED

Rédacteur en chef :
Jean-Michel Maurin,
Association de professionnels
développement urbain
et coopération (Adp)

Comité de rédaction :
Xavier Crépin
Anne Charreyron-Perchet
Philippe Gratadour
Nicolas Frelot
Maryse Gautier
Michel Arnaud
Jean-Marie Tetart
Françoise Reynaud.
Marie-Julie Dupont

Secrétaire de rédaction et PAO :
Christiane Graechen-Rebel

Impression LP Presses
Saint Michel sur Orge

ISSN 1551 - 1672

Abonnement : 4 n° par an
18,29 Euros

ISTED
Centre de documentation et
d'information

«Villes en développement»
Arche de la Défense
Paroi Sud
92055 La Défense Cédex
France
Tél. (33) 1 40 81 15 74
Fax. (33) 1 40 81 15 99
Mél. crebel@isted.com
[http : //www.isted.com](http://www.isted.com)