

La crise actuelle nous mènera-t-elle

Quelques pistes de réflexion par Sophie Le Clercq,
Présidente CIT Blaton et ULI Belgium.

La durabilité est à la mode et le terme, déjà parfois utilisé à tort et à travers, risque de perdre sa substance et son sens fondamental : la préservation d'un progrès économique, social et environnemental par la recherche de nouvelles voies de développement et de nouveaux modes de fonctionnement. Dans ce contexte de profonds bouleversements à venir, la crise financière actuelle, née de l'avidité et du profit facile et sans éthique, assène à grands bruits la fragilité de notre système et son absence de vision à long terme. Il est étonnant de constater qu'à l'heure de la durabilité muée en vertu première, c'est le désir intense du profit rapide, financier, et non pas du résultat du travail, qui a englouti notre économie.

Cette crise produit nombre de constats, de discours et de professions de foi sur les mutations nécessaires et urgentes de notre société individualiste, mais globale, qui s'entrecroisent avec les mutations prônées par la crise environnementale. Ces mutations ne peuvent cependant se limiter aux seuls modèles économiques, régulations des marchés financiers ou aux procédés constructifs, mais doivent apporter des solutions, si pas définitives, pour le moins solides, à la problématique durable, à l'équilibre entre les populations, les sociétés et assurer un avenir stable et de croissance tout en endiguant l'écart qui se crée entre certaines populations... A son échelle, la ville peut être le lieu d'expressions et de résolutions d'une partie de ces enjeux.

La ville est un enjeu prioritaire de la mutation nécessaire de nos modes de fonctionnement et de notre perception

■ Etat des lieux

Dans le monde occidental, la prise de conscience environnementale est évidente. Plus personne aujourd'hui n'ignore l'implication des émissions de CO₂ dans le réchauffement climatique et le concept d'immeuble vert - même s'il recouvre souvent encore des réalités fort différentes et approximatives - est devenu synonyme d'un avenir économe en consommation énergétique. Pourtant malgré le désir de bonne action, de la bonne conscience à la pratique, il reste un long chemin à parcourir. La tête a des désirs que le corps ne suit pas, englué dans des réflexes comportementaux acquis à l'heure où tout était simple et à portée de main, nourri à l'ère de la voiture, du pétrole abondant, des fraises et des oranges en toutes saisons. La privation volontaire, au nom du partage et de l'économie, dans son sens premier, est à retrouver, tout comme une certaine lenteur dans nos déplacements, avoir chaud en été, se couvrir en hiver, ... Encore faut-il que ce retour à une forme de simplicité nous soit accessible et possible.

Au sein de l'Union européenne un constat édifiant s'impose : 75 % de la

population est urbaine et vit sur 10 % du territoire; aujourd'hui encore ce phénomène continue à s'intensifier. La ville, au sein de l'Union européenne, est donc un des lieux majeurs où se vivent ces défis que sont entre autres la préservation de l'environnement, la cohésion sociale, le partage et la préservation des ressources. La ville est donc un enjeu prioritaire de la mutation nécessaire de nos modes de fonctionnement et de notre perception. La ville est, par ailleurs, par excellence un territoire dense, concentrant les activités humaines, offrant dès lors normalement la proximité des fonctions et de grandes capacités d'échanges. Le développement harmonieux des villes doit passer par l'utilisation équilibrée de leurs ressources. Les villes se bâtissent sur le sol, c'est là leur principale contrainte. La bonne utilisation de ce sol et par là le (re) développement de son bâti peut être le lien, le fil conducteur, le centre et l'enveloppe du développement d'une ville équilibrée, tenant compte des équilibres environnementaux, sociaux ou économiques.

En Europe, on peut considérer aujourd'hui que la plupart des villes

vers des villes plus durables ?

sont construites, constituées, et qu'hormis l'une ou l'autre réserve foncière ou vaste friche industrielle, elles recouvrent leur territoire historique. Dans la foulée de la construction des systèmes autoroutiers, beaucoup de villes se sont par ailleurs étendues au-delà de leurs limites originelles via les lotissements résidentiels, commerciaux, industriels, créant de vastes zones de péri-urbanisation qui concurrencent les noyaux urbains centraux et tendent à les appauvrir socialement et économiquement. Par ailleurs, un rapide état des lieux montre que malheureusement les aménagements urbains de la seconde moitié du XX^{ème} siècle, en instaurant une primauté à la voiture, apanage de la modernité, ont opéré dans les tissus urbains des coupures qui aujourd'hui sont autant de cicatrices difficiles à refermer. A l'avenir, il s'agira de désinvestir, à grands frais, nombres d'autoroutes urbaines, de périphériques, de boulevards ou de tunnels. De plus, la vision fonctionnaliste a dédié dans certaines villes des quartiers à mono-fonctionnalité, comme le tertiaire et le logement (pensons aux quartiers pavillonnaires), transformant en zone morte le soir ces univers sans âmes d'immeubles souvent sans architecture. La relative proximité historique des interventions passées ne permet parfois pas le recul nécessaire pour juger de leurs pertinences et les excès actuels de « remise à zéro », tant dans un sens que dans un autre, sont légions. Ainsi on a récemment démoli à Bruxelles des tours des années soixante à l'intérêt



Le quartier Vauban à Freiburg (voir note page suivante). Source Wikipedia

architectural certain (tour Martini, tour du Lotto, tour Botanique) pour les remplacer par des immeubles, certes plus contemporains, mais dont la qualité architecturale reste encore à établir.

C'est sur une histoire sur l'histoire, qu'il nous est donné d'imaginer la ville durable. Dans ce contexte, il ne s'agit plus tant du sol, mais aussi du bâti existant qui forment ensemble aujourd'hui la ressource des villes de demain.

L'allocation de cette nouvelle ressource doit donc impérativement être (ré)équilibrée entre les différents besoins propres à la qualité de la vie urbaine, à sa production économique et à l'équilibre entre ses habitants, faute de quoi, on le voit, certains

quartiers périssent, engendrant une fracture sociale qu'il sera difficile de résorber. Cette problématique de l'allocation des ressources entre les différentes fonctions (industries, commerces, tertiaires, logements, espaces culturels, espaces publics, fonction publique,...) rejoint la question de la mixité, tout d'abord fonctionnelle, ensuite sociale, ainsi que la question de la densité et de la mobilité.

■ Mixité fonctionnelle et mixité sociale

La mixité fonctionnelle (c'est-à-dire le fait de trouver regroupées à un même endroit les différentes fonctions urbaines) est un impératif, car

elle dessine la trame du maillage qui permet le fonctionnement du tissu urbain, la création et l'utilisation rentable de son réseau d'infrastructures, tant de mobilité que de fonctions collectives et publiques. Ce n'est qu'en offrant aux habitants et aux usagers de la ville la capacité de trouver dans un rayon proche les différentes offres de services en réponse à leurs besoins (travail, école, crèche, culture, commerces, etc.) que la ville retrouvera un attrait capable de donner l'envie d'y rester, et d'y vivre de manière douce. Mais ce n'est aussi qu'en les utilisant que les habitants et usagers de la ville, permettront à cette dernière de survivre et de prospérer. Là encore, un changement de nos habitudes doit intervenir, c'est-à-dire préférer le commerce local à la grande surface, prévoir des achats plus fréquents, à pieds, mais moins volumineux. Privilégier des produits saisonniers et locaux aux produits importés,...

Dans les différentes échelles de la ville, cette mixité doit se rencontrer dès le niveau du quartier, tout comme la mixité résidentielle. On parle ainsi des quartiers durables, dont l'exemple le plus connu, et le plus visité – car il existe un tourisme du « durable » – reste le quartier Vauban à Freiburg.

Le quartier Vauban (photo page précédente) s'est développé à partir de 1993 au sud de Freiburg, à 3 km du centre ville, sur les 38 ha du site d'anciennes casernes de l'armée française, avec pour objectif d'y loger plus de 5.000 habitants et d'y créer 600 emplois. Le principal objectif du projet était de mettre en place un quartier urbain de façon coopérative et participative, en conformité avec un certain nombre d'exigences écologiques, sociales, économiques et culturelles, telles que l'équilibre des groupes sociaux, l'intégration des nouveaux propriétaires d'immeubles, la création d'écoles primaires et de jardins d'enfants, de centres de quartier pour les interactions sociales, d'événements culturels, la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun, la création d'unités de cogénération et de chauffage à courte distance, pourvoir tout bâtiment de systèmes améliorés de basse consommation énergétique (65 kWh/m²/an) avec une préférence marquée pour les propriétaires d'immeuble qui atteignent des standards de maison passive (15 kWh/m²/an) dans des zones spécialement

délimitées, l'usage extensif de matériaux de construction écologiques et d'énergie solaire, la perméabilisation des sols, des espaces publics verts dessinés en collaboration avec les habitants et enfin l'équilibre des zones d'habitat et de travail, la présence de commerces de première nécessité au centre du quartier¹.

La mixité sociale est un autre défi important à relever dans la ville durable. En effet, une ville durable est une ville basée sur la solidarité et qui permet à tout un chacun de trouver sa place, ce qui nécessite dès lors l'intervention des pouvoirs publics. Dans la logique d'une ville compacte, le foncier est forcément plus coûteux du fait de la limitation des terrains. Dès lors, la mise en place d'une véritable mixité sociale à l'échelle de la ville doit être garantie par la possibilité d'accès aux logements aux plus démunis à travers des politiques de production de logement social menées par les pouvoirs publics. Les classes moyennes, génératrices de

revenus pour la ville, et qui, souvent, n'ont plus les moyens d'y acquérir un logement et se laissent tenter par les attraits verdoyants et financiers de la périphérie urbaine, doivent également faire l'objet d'une attention particulière. En Région bruxelloise, par exemple, la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) est un organisme para-régional chargé de produire spécifiquement du logement à destination des classes moyennes. En Suède, au contraire, à Stockholm, les logements sociaux et moyens sont répartis dans les immeubles « au hasard » au sein d'un même développement immobilier dans le nouveau quartier – ville-durable de Hammarby Sjöstad.

Hammarby Sjöstad (Hammarby cité maritime ou Hammarby cité lacustre) est un nouveau quartier de Stockholm construit sur une friche industrielle et portuaire. Au sud de Stockholm, non loin du centre ville, Hammarby doit fournir 10.000 appartements pour 25.000 habitants



Hammarby Sjöstad. Source : www.hammarbysjostad.se

¹ <http://www.energie-cites.eu/Les-quartiers-existants> juillet 2009

sur 200 ha. Ce quartier est le plus grand projet de développement urbain que Stockholm ait connu depuis plusieurs années. Le chantier a démarré en 1994 et doit se terminer en 2010. Hammarby Sjöstad est une zone très planifiée, capable de recycler ses matériaux et disposant de sa propre station d'épuration et de traitement des déchets. L'énergie est produite localement dans une chaufferie centralisée alimentée par des carburants renouvelables. Les déchets combustibles sont aussi recyclés sous la forme de chaleur. Ce modèle intégré d'énergie, traitement des déchets et de l'eau est connu sous le nom de modèle de Hammarby¹.

■ Densité

Pour accueillir ces multiples fonctions, ainsi que différentes populations au sein d'une superficie donnée, une certaine densité du bâti est nécessaire. De même, la concentration des habitants et des travailleurs au sein de la ville est sous-tendue par la notion de densification. Cela saute aux yeux, la ville est plus dense que les zones péri-urbaine. Il n'existe cependant pas de densité idéale qui apporterait la solution. La densité doit ainsi être pensée en fonction des contextes, tant historiques de développements passés, que futurs, de manière à garantir la préservation ou l'apparition et la pérennité de fonctions nécessaires à la bonne utilisation des villes : transports publics, commerces de proximité, parcs, places, lieux de culture et d'accueil. Sans un certain nombre de clients, un commerce de proximité ne peut fonctionner. De même pour qu'un transport public desserve un quartier, il faut un certain nombre d'utilisateurs.

Si un consensus au sein des chercheurs, urbanistes, architectes, sociologues semble s'être dessiné pour une certaine densification, cette dernière reste, pour la plupart des citoyens, un facteur de rejet - la densité étant perçue historiquement comme le lieu symbolique de la promiscuité forcée, de l'insalubrité - en s'opposant à l'image idéale de la villa avec jardin. Il s'agit à nouveau d'une perception qui doit évoluer, la densité urbaine pouvant apporter une qualité de vie parfois supérieure aux mirages verdoyants de la péri-urbanisation, mais pour autant, et l'on y revient, qu'elle soit synonyme de mixité, tant sociale que résidentielle. Par ailleurs,

l'étalement péri-urbain a largement démontré son impact négatif sur la qualité environnementale : ses habitants émettent plus de CO₂ que les habitants des villes. L'habitant des zones périphériques ne pratique par ailleurs généralement plus la marche à pied ni le vélo, et utilise sa voiture pour presque l'intégralité de ses déplacements, aussi minimes soient-ils (en Europe, un déplacement en voiture sur huit se pratique sur une distance de moins de 500 mètres).

Par contre, d'un point de vue économique, les politiques de densification ne peuvent se concevoir que dans un partage des profits fonciers qu'elles pourraient créer. Il ne s'agit pas de mettre à disposition des promoteurs des zones en centre urbain sans que cela ne soit assorti d'une série de contraintes à vocations collectives, telles que la création de logements moyens, ou d'équipements (crèches, parcs, places,...). Pour cela, la création d'opérations mixtes, largement utilisées dans certains pays européens comme la France et l'Espagne ou encore la Suède, sont des outils qui peuvent, s'ils sont correctement conçus et compris, être de grands vecteurs d'améliorations pour la ville.

cohérente dans un contexte. Un urbanisme durable est un urbanisme qui joue sur les complémentarités et les équilibres tant au niveau des fonctions qu'au niveau des formes bâties ou non bâties. C'est aussi un urbanisme qui laisse place à la complexité, complexité qui relève donc d'un urbanisme de la banalité, telle qu'on peut l'observer un peu partout en ville.

■ Un avenir donc à construire sur une mutation réciproque

La ville existe, elle est majoritairement dans notre monde occidental notre lieu de vie. Son renouvellement respectueux, harmonieux, équilibré et réfléchi, dans le respect de ces quelques principes qui rejoignent les enjeux actuels permettra sans doute de réussir une partie des objectifs sociaux, économiques et environnementaux du développement durable. Mais pour cela, il sera réciproquement nécessaire que nous utilisions la ville à bon escient, non plus comme un lieu à notre service, mais bien également comme l'une de nos ressources à préserver, à entretenir et à respecter.

Pb

“ Une ville durable est une ville basée sur la solidarité et qui permet à tout un chacun de trouver sa place, ce qui nécessite dès lors l'intervention des pouvoirs publics ”

Il est possible de concilier densité soutenue et espaces privatifs, soit une ville compacte, respectueuse des tissus urbains existants, bien vécue par ses habitants, utilisant au mieux tout l'espace urbain, organisée autour des transports en commun. Plutôt que de densité, il conviendrait peut-être de parler de « compacité », c'est-à-dire la qualité des composantes urbaines (bâties et non bâties) à se tenir et à se compléter les unes les autres, tant d'un point de vue fonctionnel que spatial ou physique, formant un tout et s'insérant de manière

QUELQUES RÉFÉRENCES :

- Bernard Declève, Priscilla Ananian, Mauricio Anaya, Anne Lescieux, Densités Bruxelloise et formes d'habiter, Région de Bruxelles-Capitale, 2009
- Brussels Studies : www.brusselstudies.be
- <http://www.energie-cites.eu>