



# L'Europe des urbanismes

Cultures et pratiques du projet

9<sup>e</sup> université d'été du **CFDU**

25,26 & 27 août 2004

à **Toulouse**

Conseil Français des Urbanistes


avec le concours de l'association des professionnels  
de l'urbanisme de Midi-Pyrénées



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère  
des Transports  
de l'Équipement  
du Tourisme  
et de la Mer



# Diversités d'approches en Europe

- **Animateur :**

Jean Pialoux, responsable des formations en urbanisme au CNFPT-ENACT

- **Intervenants :**

Pierre Laconte, président de la Fondation pour l'environnement urbain  
"l'Europe et les projets d'urbanisme"

Ariella Masbounji, architecte-urbaniste en chef de l'Etat, responsable  
des ateliers du projet urbain à la Direction générale de l'urbanisme,  
de l'habitat et de la construction (DGUHC)  
"le processus de production du projet en Europe"

Alain Bourdin, sociologue-urbaniste, directeur de l'IFU, Institut Français  
d'Urbanisme  
"la place de la culture du projet en Europe"

Daniel Poulenard, consultant Réseau Parcourir  
"témoignage d'une pratique professionnelle en Europe Centrale"

- **Rédactrice :**

Mireille Rius, urbaniste qualifiée OPQU



## L'Europe et les projets d'urbanisme

*Pierre Laconte pose la question urbaine au cœur de l'évolution des sociétés et donne un éclairage particulier sur le coût écologique des modes de vie en milieu urbain. Originale démonstration de nos modes de fonctionnement mettant en articulation les modes de transport et l'urbanisme.*

Le contexte mondial des pays industrialisés est marqué par la "culture du Moi", ce qui signifie la prééminence des valeurs personnelles dans la société, dans laquelle "l'individualisme de masse" (Marcel Gauchet) est particulièrement propice à la société de consommation.

Au niveau de l'individu, la voiture, "fiancée ou maîtresse mécanique" (Marshall McLuhan), représente un positionnement social, mais également une source de servitudes.

Au niveau des sociétés, le changement fondamental dans le financement des infrastructures de transport (rail payant, route gratuite) a rendu les transports publics non viables économiquement et a fait basculer ceux-ci vers le secteur des services sociaux subventionnés. La congestion entraînée par la coexistence des transports publics et privés utilisant la même voirie pénalise davantage l'utilisateur du transport public (irrégularité à la suite de la formation de cohortes), même si celui-ci est fortement subventionné. Le transport public (le tramway et le bus dans les villes) a donc été ramené à de faibles proportions.

Au niveau de la consommation d'espace par mode on doit noter que la voiture entraîne 18 fois plus de consommation d'espace au sol en roulant, mais qu'en considérant sa consommation totale – total espace/temps de la voiture quand elle roule et quand elle ne roule pas – on arrive à un différentiel de l'ordre de 1 à 100.

C'est ce différentiel qui explique l'étalement des villes, résultat mécanique de ce multiplicateur. La demande pour l'espace routier est donc physiquement impossible à satisfaire (Rapport SACTRA 1995). Le trafic induit par les nouvelles routes entraîne en effet une demande d'espace affectée du même multiplicateur. Plus on construit de routes plus il y a de trafic induit et donc de congestion.

Le paradigme de la poly-centralité entraîne une répartition vers l'extérieur au détriment de l'intérieur de l'Europe, qui va s'accroître avec l'accession des nouveaux pays. De nouveaux projets d'infrastructures trans-européennes financés par l'Europe contribueront à renforcer cette "périphérialité". Une illustration en est le nouveau pont de Rion-Antiryon en Grèce (dont "The Economist" disait qu'il allait de presque nulle part à carrément nulle part !) ou des projets routiers favorisant l'étalement urbain.

Une exception : le programme URBAN (initiative communautaire avec les villes). Un certain nombre de villes ont pu développer véritablement un projet urbain, avec un partenariat direct de l'Union Européenne, mais la tendance au recentrage autour des Etats nationaux et les forces favorables à l'étalement l'ont apparemment emporté, et le programme URBAN sera en principe supprimé à partir de 2007. Si les villes veulent bénéficier du même type de projet, elles devront le faire désormais dans le cadre des enveloppes nationales.

L'acquis communautaire inclut une Directive exigeant l'évaluation environnementale des projets et des stratégies (Strategic Environmental Impact Assessment). Et l'Agence Européenne pour l'Environnement, située à Copenhague, est chargée de réaliser dès l'an prochain un rapport sur l'environnement urbain en Europe. Un défi particulier sera la définition de ce qui est urbain et les critères environnementaux à retenir. Une banque de données a été établie par l'UITP pour 100 villes analysées sur des bases identiques au point de vue de la mobilité, de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Dans ce contexte qu'en est-il de la ville compacte européenne traditionnelle ?

## Quelques projets exemplaires :

### • Manchester

Ce qui est extraordinaire à Manchester c'est que le tram, qui a été en partie financé par les fonds européens, n'est pas seulement un tram urbain, est un tram qui utilise en grande partie d'anciennes voies du chemin de fer de banlieue ; il est en service depuis 1992.

Le cahier des charges européen était succinct et exclusivement fonctionnel. On faisait appel à un consortium formé d'une banque, d'un constructeur de matériel roulant et d'un opérateur.

Ce consortium devait apporter la totalité des risques, ne demander aucune subvention d'exploitation et apporter une partie du capital. Et c'est ce qui a été réalisé (5% du capital de la première phase, 40% de la deuxième, vu le succès). Le consortium établit les tarifs.

#### • Bilbao

Une zone de 30 hectares de friches urbaines le long du canal appartenait à différents pouvoirs publics. Ceux-ci les ont confiés à une société publique (Rià 2000) chargée de les mettre en valeur. Les bénéfices de l'opération ont permis de créer dans la partie nord un musée maritime (le sud est occupé par le Guggenheim) et réhabiliter Bilbao Viejo.

#### • Copenhague

Un projet urbain a été réalisé par petites étapes, en 10 ans : piétonisation d'une grande partie du centre, maintien du tissu des petites rues existantes et de leur parcellaire et développement des pistes cyclables. Les extensions urbaines se sont réalisées en chapelet le long des voies de chemin de fer.

#### 1° Conclusion :

Les villes devraient mieux s'organiser pour bénéficier de la manne européenne dans l'avenir.

#### 2° Conclusion :

L'Europe est bien spécifique, comme le montre la base de données de l'UITP, par rapport aux autres continents.

#### 3° Conclusion :

Le retour au centre est une réalité, due notamment aux changements démographiques. La ville compacte paraît réaliste, mais surtout la ville festive, source de qualité de vie.

*Pour en savoir plus...*

### **Bibliographie commentée par Pierre Laconte**

CCE, "Les politiques structurelles et les territoires de l'Europe – Compétitivité, développement durable et cohésion en Europe – De Lisbonne à Göteborg", 2003.

*Panorama général des Fonds et instruments structurels européens 2000-2006. Ce sont eux qui affectent le plus directement les projets d'urbanisme, avec les fonds destinés aux réseaux trans-européens, qui relient les villes ou les laissent à l'écart. Au total au moins neuf directions générales de la CCE sont en charge d'initiatives qui affectent directement les projets d'urbanisme en Europe, notamment l'initiative EMPLOI (Fonds social), RAPHAEL (Culture), LIFE (Environnement), les Programmes-cadres de R&D (Recherche) et ENTIRE (Energie)*

CCE, "Partenariat avec les villes – L'initiative communautaire URBAN", 2003.

*Sélection de projets urbains réalisés dans le cadre d'URBAN I et II, financés par les fonds structurels.*

"Urban Audit – Methodological Handbook", Eurostat 2004.

*Ce rapport distingue trois niveaux spatiaux pour la collecte des données statistiques ou l'évaluation des politiques: Les villes, les zones urbaines élargies (LUZ) et les districts urbains (SCD), par exemple les arrondissements des villes françaises. Il donne une liste des sources des données disponibles dans chaque pays et une estimation de leur degré de fiabilité.*

CCE, "Un nouveau partenariat pour la cohésion : Troisième rapport sur la cohésion économique et sociale", COM (2004)107 et Règlement d'application COM (2004)492 du 14.7.2004.

*Annnonce pour la période 2007-2013 d'un programme de plus de 300 milliards d'Euro pour le développement régional, à consacrer en priorité dans les nouveaux Etats membres. Le rapport confirme l'arrêt de l'initiative communautaire URBAN, les problèmes urbains étant à intégrer à partir de 2007 dans les programmes régionaux des Etats membres.*

CCE, "Stratégie thématique pour l'environnement urbain" - COM 2004/60 du 11.1.2004.

*Ce document annonce pour 2005 un rapport sur l'environnement urbain en Europe, à réaliser par l'Agence Européenne de l'Environnement, située à Copenhague. Cette mission implique l'adoption de paramètres environnementaux spécifiques aux aires urbaines, celles-ci devant également être définies (voir référence UITP).*

.../...

DAVOUDI, Simin, "Territorial Cohesion – An Agenda that's gaining Momentum", *Town & Country Planning*, July/August 2004

*A lire dans la perspective de la double "périphérisation" des aides au développement régional : priorité aux régions périphériques par rapport au "Evil European Pentagon" (ex "Evil Banana", priorité aux espaces "périphériques" au sein des régions prioritaires)*

ECTP/CEU, "Try it this Way: Sustainable Development at the local Level", *European Council of Town Planners* 2002.

*Ensemble de recommandations en faveur d'une prise en compte de l'environnement dans les projets d'urbanisme européens (disponible en français). Ne pas confondre avec la "Nouvelle Charte d'Athènes"*

ISOCARP/AIU, "Environmentally Sustainable Urban Development: Suggestions to the planning professions", *ISOCARP Net*, 2002.

*Recommandations découlant du Congrès des urbanistes à Gelsenkirchen 1999.*

LACONTE, Pierre, "Smart Growth: a Tale of three Spanish Cities", *Urban Land Europe, ULI* 2003.

*Projets de ville espagnols éligibles à l'objectif 1 et intégrant les aides provenant de différents fonds européens.*

Lebensministerium.at "Urban Design for Sustainability – Final Report of the Working Group on Urban Design for Sustainability to the European Union Expert Group on the Urban Environment, 2004.

*Ensemble d'études de cas estimé représenter des bonnes pratiques européennes en matière de projets d'urbanisme.*

UITP (Union internationale des transports publics), "Millenium Cities Data Base for Sustainable Mobility", *Bruxelles* 2001.

*Banque de données réunies pour l'année 1995 et portant sur une centaine d'indicateurs et de paramètres en matière de mobilité, d'usage du sol et d'environnement pour 100 aires urbaines définies de manière identique. Analyse en F & E. Une deuxième édition est prévue pour juin 2005. Voir : [www.uitp.com](http://www.uitp.com).*