



HAL
open science

La réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain : une opportunité pour bâtir les cités durables de demain ?

Élise Faure

► To cite this version:

Élise Faure. La réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain : une opportunité pour bâtir les cités durables de demain ?. Science politique. 2012. dumas-00828527

HAL Id: dumas-00828527

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00828527>

Submitted on 31 May 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Vous allez consulter un mémoire réalisé par un étudiant dans le cadre de sa scolarité à Sciences Po Grenoble. L'établissement ne pourra être tenu pour responsable des propos contenus dans ce travail.

Afin de respecter la législation sur le droit d'auteur, ce mémoire est diffusé sur Internet en version protégée sans les annexes. La version intégrale est uniquement disponible en intranet.

SCIENCES PO

Grenoble

Master 2 – Tourisme – Territoires, innovation, gouvernance

La réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain : une opportunité pour
bâtir les cités durables de demain ?

Elise Faure

Louis Job (Institut d'Etudes Politiques de Grenoble)

Marielle Gobron (Cité du design de Saint-Étienne)

Septembre 2012

Master Tourisme – Territoires, innovation, gouvernance

La réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain : une opportunité pour
bâtir les cités durables de demain ?

Elise Faure

Sous la direction de :

Louis Job (Institut d'Etudes Politiques de Grenoble)

Marielle Gobron (Cité du design de Saint-Étienne)

Septembre 2012

Remerciements

En préambule de ce mémoire, je tiens tout d'abord à remercier Marielle Gobron, instigatrice de cette idée, pour le temps qu'elle m'a consacré, les perspectives qu'elle m'a ouvertes et ses références bibliographiques précieuses.

Je tiens également à remercier Louis Job pour son encadrement, ses conseils bibliographiques et techniques et ses réponses rapides.

Enfin, je remercie maman pour la relecture, François pour ses conseils avisés, ainsi que mes amis et ma famille pour les moments de détente.

Dans le cadre de mon stage, je tiens encore une fois à remercier Marielle Gobron qui m'a donné une chance et auprès de qui j'ai beaucoup appris.

Je remercie aussi l'ensemble du personnel de la Cité du design de Saint-Etienne pour son accueil et son professionnalisme, ainsi que les moments de convivialité et de bonne humeur que j'ai pu partager avec Eugénie, Nadhir, Elodie, Zohra, Lionel, les Alexandre, Julien, Emilie, Caroline, le service communication dans son ensemble, et bien d'autres personnes encore.

Sommaire

REMERCIEMENTS	4
SOMMAIRE	5
INTRODUCTION	7
PARTIE I – LES FRICHES INDUSTRIELLES EN MILIEU URBAIN : POURQUOI REHABILITER DES ESPACES EN DESHERENCE	16
CHAPITRE I – LES ENJEUX DE LA CONSERVATION ET DE LA REHABILITATION DES FRICHES INDUSTRIELLES EN MILIEU URBAIN	17
Section I - « Devoir de mémoire » et mise en valeur du patrimoine industriel	17
Section II – Les externalités positives de la réhabilitation	21
CHAPITRE II- DES OBSTACLES VARIES AUX PROJETS DE REHABILITATION, MAIS LOIN D'ETRE INSURMONTABLES	26
Section I- Les problèmes corollaires des travaux de dépollution : irrémédiables ?.....	26
Section II – Entre volonté politique et qualité des projets : les autres obstacles à la réhabilitation.....	31
PARTIE II – LA REHABILITATION DES FRICHES INDUSTRIELLES EN MILIEU URBAIN : D'IMMENSES POTENTIALITES MAIS UNE MISE EN ŒUVRE PARFOIS DIFFICILE	35
CHAPITRE III- DES FRICHES CULTURELLES A DE NOUVEAUX CONCEPTS DE QUARTIERS, UNE MULTITUDE DE POSSIBILITES POUR DES REHABILITATIONS QUI REPONDENT AUX DEMANDES POPULAIRES ET AUX BESOINS POLITIQUES.....	36
Section I- Spécificités et évolution des friches dites « culturelles », pionnières de la réhabilitation.....	36
Section II- Vers de nouveaux concepts de quartiers, plus durables.....	42
CHAPITRE IV- ENTRE GOUVERNANCE, ECHELON LOCAL ET FINANCEMENTS, UNE DELICATE MISE EN ŒUVRE DES PROJETS DE REHABILITATION.....	48
Section I- Une multitude d'acteurs engagés : le difficile équilibre de la gouvernance	48
Section II- Les autres exigences d'un projet de qualité et pérenne	53
PARTIE III- LA REHABILITATION DES FRICHES INDUSTRIELLES EN MILIEU URBAIN : UNE OPPORTUNITE POUR « RÉFAIRE LA VILLE SUR LA VILLE » ET LA RENDRE PLUS DURABLE	58
CHAPITRE V- LA VILLE EN TRAIN DE MOURIR ? PROBLEMES, MENACES ET REACTIONS.....	59
Section I- Problèmes en ville et menaces sur l'environnement	59
Section II- L'étalement urbain : une fausse bonne idée de plus en plus critiquée.....	64
CHAPITRE VI- LE CONCEPT DE LA VILLE COMPACTE, SEUL APTE A ACCOUCHER DES VILLES DURABLES DE DEMAIN ?.....	69
Section I- A la reconquête de l'espace urbain : comment faire vivre la ville compacte ?.....	70
Section II- Aller plus loin que la densification : repenser la ville, son économie et la place des citoyens ...	75
CONCLUSION	82
BIBLIOGRAPHIE	85
TABLE DES MATIERES	89
ANNEXES	92
GLOSSAIRE	102

Introduction

La cité idéale a toujours fasciné les imaginaires, tant des architectes que des philosophes ou des hommes politiques. Elle se conçoit avant tout comme l'incarnation intellectuelle et matérielle d'une utopie urbanistique visant la perfection architecturale et humaine. Il ne s'agit donc pas seulement de construire une ville parfaite sur le plan de l'urbanisme et de l'architecture mais de bâtir une *polis* qui, elle, serait parfaite pour accueillir une organisation sociale vivant en harmonie, selon des préceptes moraux et politiques. La cité idéale reflète le rêve de vivre dans une société meilleure, plus juste, libre et démocratique : l'utopie de l'organisation sociale, politique et économique d'une communauté humaine.

Même si l'on concède souvent la parenté de cette utopie à Thomas More¹, le mythe de la cité idéale remonte à l'Antiquité et aux travaux d'Hippodamos de Milet², qui, au Ve siècle avant JC, met en place le plan urbain en damier, ou plan hippodaméen³, qui lui vaut la réputation de père de l'urbanisme. S'il est associé à la cité idéale, c'est surtout parce que, comme l'explique Aristote dans *La Politique*⁴, son plan urbain reflète une organisation sociale et politique idéale en proposant un triple découpage spatial séparant les citoyens selon leurs positions sociales, avec au centre, une agora. Après Hippodamos, de nombreux philosophes de la Grèce Antique ont développé des théories sur la cité idéale. Platon⁵ notamment décrit une société organisée sur des bases civiques et militaires. Très codifiée et rationnelle, elle est avant tout guidée par l'intérêt de la communauté dans son ensemble. Plus tard, Platon⁶ développe le mythe de l'Atlantide⁷, proche de la pensée d'Hippodamos puisque cette société idéale s'organise en trois groupes sociaux (philosophes et prêtres gèrent la vie de la cité, les guerriers sa défense et les artisans et ouvriers de la terre se chargent des problèmes économiques).

Dès cette époque, la rationalisation de l'espace public est prônée dans un souci de planification et d'optimisation de la gestion de la forme urbaine, mais les philosophes cherchent aussi via ce biais à organiser et rationaliser au mieux la *Res Publica*. En d'autres termes, l'organisation de l'espace urbain

1 Thomas More, *Utopia*, 1516.

2 Architecte grec, planificateur urbain, mathématicien et philosophe.

3 Le plan hippodaméen se caractérise par des rues rectilignes et larges qui se croisent à angle droit sur l'ensemble du périmètre urbain ; règles d'alignement et d'organisation qui en finissent avec l'anarchie urbanistique. Des villes comme Turin, Washington ou New York y font écho.

4 Aristote, *La Politique*, Chapitre V,

5 Platon, *La République* 2.

6 Platon, *La Timée et Critias*.

7 Située neuf mille ans avant l'époque de Platon, l'Atlantide est une île fortifiée par Poséidon pour les conquérants. L'imaginaire de l'île sera repris par de nombreux penseurs avides de trouver les moyens d'atteindre la cité idéale car il s'agit par essence d'un environnement protégé et difficilement accessible. De la même façon, le temps immémorial employé sera très utilisé dans le cadre des utopies.

traduit l'organisation de la République idéale, tant au niveau social que politique. Les villes bâties par les colons romains ont intégré ces principes avec un plan répondant à toutes ces exigences : rues en damier autour d'un axe majeur, découpage en îlots accueillant des occupants selon leurs rangs et fonctions dans un esprit d'égalité sociale, orientation par rapport au soleil (reflet du caractère sacré), ... La ville permet de circuler, vivre, travailler et être protégé des Dieux.

C'est à la Renaissance que cette utopie refait surface, avec le constat que les villes médiévales sont une forme dégénérée de la Cité Antique qui ne répond plus aux impératifs de l'époque, notamment économiques. Le thème du bon gouvernement se retrouve également, intimement lié à ces idéaux d'aménagement. C'est alors l'effervescence chez les auteurs qui multiplient les descriptions de leurs cités idéales⁸, avec notamment Campanella⁹ chez qui la préoccupation d'avoir une organisation urbaine en parfaite adéquation avec l'organisation des autres pans de la communauté (économique, sociale, politique et juridique) est la plus aboutie.

De plus en plus, l'idée que la ville puisse être la base d'une société meilleure progresse et on assiste peu à peu à des réalisations concrètes¹⁰.

La Révolution industrielle bouscule l'organisation sociale, ce qui incite les penseurs à développer de nouvelles idées. En effet, il faut faire face et s'adapter aux évolutions majeures que sont l'industrialisation, la concentration urbaine et l'augmentation de la population. Face à une croissance des villes non maîtrisée, de nouveaux problèmes apparaissent, comme l'insalubrité des logements, les grandes épidémies, la misère, ... De nouvelles utopies émergent et beaucoup rêvent de villes meilleures : Joseph Fourier et ses phalanstères¹¹ donnent au socialiste Robert Owen l'idée de réformes des usines ; Etienne Cabet intègre dans son projet d'Icarie la « démocratie participative » ; les théories hygiénistes s'immiscent dans les idées de Richardson et sa City of Health, et celles de Haussmann, Belgrand et Alphand qui intègrent dans la rénovation de Paris les espaces verts et les égouts.

8 Thomas More, *Utopia* ; François Rabelais avec l'Abbaye de Thélème dans *Gargantua* ; Francis Bacon, *La Nouvelle Atlantide*, ...

9 Tommaso Campanella, *La Cité du Soleil*, 1602

10 La Saline Royale d'Arc-et-Senans de Claude Nicalas Ledoux de 1774 en est un parfait exemple. Il s'agit du premier site industriel intégré préfigurant les cités ouvrières, et les phalanstères du XIXe : au centre, la maison du directeur, entourée des locaux de production ; plus loin les maisons d'habitation collective et les magasins, entourés de potagers et d'une enceinte. La productivité est maximale grâce à une rationalisation du travail et une diminution des déplacements des ouvriers. Par ailleurs, l'organisation spatiale permet à la fois de contrôler le personnel et de pousser les travailleurs à se concentrer sur leur labeur. Même si cela paraît aujourd'hui être un système autoritaire, le contexte historique du siècle des Lumières (isolement bienfaiteur, idées progressistes du travail et du système productif pour modeler le comportement social, ...) explique le succès que cette forme d'organisation a rencontré.

11 Terme issu de la contraction du mot « phalange » (regroupement) et « stère » (solide) qui désigne un ensemble de bâtiments à usage communautaire, formé par l'association et l'accord affectueux de ses membres. Selon Joseph Fourier, il représente le socle d'un nouvel Etat. Le Phalanstère connaîtra de nombreuses applications par la suite, jusqu'après mai 1968, comme en témoigne la communauté de Longo Mai en Provence.

Toutes ces réflexions, de l'Antiquité à la Révolution industrielle, aboutissent finalement à la notion d'urbanisme¹² et le XXe siècle ne déroge pas au foisonnement des utopies sur la cité idéale, encore plus marqué par le social du fait des théories marxistes et socialistes.

Ainsi, Tony Garnier associe préoccupations hygiénistes et esthétiques dans la construction de grands ensembles mettant en œuvre une division fonctionnelle de l'espace¹³ : les industries se situent près des voies de communication, les quartiers sont des îlots rectangulaires à proximité des équipements publics. Même si l'appellation « grands ensembles » a été employé par la suite, Tony Garnier restait dans une dimension humaine, grâce à une architecture dépouillée jouant sur le rapport minéral-végétal, des bâtiments bas et des espaces arborés. La cité-jardin est aussi un modèle très étudié¹⁴. Développement urbain alternatif, ce projet tend à résoudre le problème de l'habitat à l'heure industrielle en limitant la taille du périmètre de la ville (pas plus de trente mille personnes) ; l'administration et les activités tertiaires sont réunies au centre, entourées de jardins, d'habitations et de commerces, dispatchés autour d'avenues arborées. Un partenariat public privé permet d'entretenir et de gérer les quartiers. Autour de la ville, une ceinture agricole et industrielle vient parfaire cette cité idéale. Ici, c'est la taille humaine et la gestion mixte qui priment.

Figure de proue de l'utopisme dans l'urbanisme du XXe, Charles-Edouard Jeanneret, dit Le Corbusier, élabore la « ville fonctionnelle » pour lutter contre un étalement urbain apparemment inéluctable : densification de la ville par accumulation de gratte-ciels en son centre, selon une architecture rationnelle et mono fonctionnelle¹⁵. C'est la « ville-machine » pour « l'homme machine », avec des unités d'habitation identiques, régulièrement espacées au sein de carrés de verdure, et disposant de services intégrés, notamment des écoles. Le Corbusier, avec d'autres architectes et urbanistes de son époque, est à l'origine de la Charte d'Athènes (1933) dans laquelle les quatre fonctions principales de la ville (habiter, circuler, travailler, se distraire) sont différenciées au sein même du périmètre urbain : hyper centre très dense et banlieues calmes. Cette vision, largement reprise lors de la reconstruction d'après-guerre, a accouché des « grands ensembles » mais sans aller au bout des idéaux de ces grands utopistes.

Si beaucoup sont restées sur le papier, certaines utopies de cité idéale ont vu le jour. Pas toujours abouties, elles restent une source d'inspiration pour ceux qui veulent toujours croire qu'une meilleure *polis* est possible. Mais qu'en est-il de la cité idéale contemporaine ? Peu à peu, de nouvelles préoccupations urbaines sont venues se greffer aux soucis déjà évoqués (équité sociale, meilleure

12 A la fois champs disciplinaire et professionnel, l'urbanisme s'intéresse surtout à l'organisation de la ville et de ses territoires.

13 Une des réalisations les plus abouties est le Quartier des Etats Unis à Lyon.

14 Ebenezer Howard, *Cités-jardins de demain*, 1902.

15 Les procédés constructifs se basent sur l'ossature plutôt que sur le mur porteur grâce à l'emploi systématique du béton, et sur la préfabrication, avec des formes géométriques simples et un système de mesure basé sur les proportions normalisées du corps humain (le Modulor).

organisation politique et économique, ...) : écologie, rejet du gigantisme et de la consommation de masse, connectivité (des transports mais aussi des moyens de communication), ... Alors que des projets pharaoniques voient le jour (Dubai), beaucoup rêvent de villes plus humaines, faites d'égalité et de justice sociale. L'avenir sera-t-il celui des mégalo-poles hyper-connectées ou celui d'un retour aux sources et au rapport humain ? Plus que cela, reste-t-il vraiment une place pour l'utopie, pour rêver de la cité idéale de demain ?

Dans le passé, ceux qui ont pensé les cités idéales avaient de quoi rêver et les terrains d'expérimentations inédits¹⁶ ; en effet, la découverte de nouveaux continents et civilisations alimentait les imaginaires. Aujourd'hui, l'ensemble de la surface du globe a été découvert, plus de *terra incognita* ni d'organisations sociales nouvelles à révéler. Pour autant, le mythe très fertile de la cité idéale doit-il disparaître ? Au contraire, face à tous les problèmes auxquels les villes contemporaines sont confrontées (comme nous allons le voir tout au long du développement), cette utopie est plus que jamais d'actualité. Il convient donc de penser dès maintenant la *polis* de demain, qui serait avant tout durable (selon les trois piliers du développement durable¹⁷) et dont la gouvernance intégrerait l'ensemble des groupes constituant la population. Même si aucune terre ne reste à découvrir de par le monde, certaines sont encore à explorer et se trouvent même proches des citadins : les friches industrielles et les friches urbaines, redevenues des terrains vierges de toute activité, sont propices à l'élaboration de nouveaux plans d'aménagement. Plus que cela, ces terres représentent des terrains de tous les possibles, où tout peut y être imaginé en termes de développement et c'est peut-être là le point de départ de l'élaboration de nouvelles utopies pour la cité idéale de demain.

De plus ne plus, l'intérêt pour ces terrains vient du fait qu'ils sont en mesure d'offrir des perspectives de développement considérables. Mais, cela n'a pas toujours été le cas et pendant longtemps, les friches industrielles étaient plutôt vécues comme des contraintes dans les projets de planification municipale. Même si la prise de conscience de leur potentiel de développement est progressive et assez lente, il y a un consensus croissant autour de l'utilité de réemployer ces terrains pour répondre à une expansion urbaine rapide par des formes d'aménagement innovantes et durables.

Les friches sont des espaces historiquement utilisés à des fins industriels mais qui sont aujourd'hui abandonnés ou inutilisés. Ces terrains sont très souvent contaminés ; même si ce n'est pas toujours le

16 Les colonies, que ce soient celles des romains, ou plus tard celles des européens sur le Nouveau Monde ou plus tard encore avec les puissances européennes en Afrique ou en Asie, ont été de véritables terrains d'expérimentations pour tester de nouveaux aménagements urbains et organisations sociales.

17 Comme nous le verrons plus en détail, le développement durable, théorie née suite au Rapport Brundtland de 1987 qui le définit comme « mode de développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs », repose sur trois piliers : l'écologie (préserver l'environnement et la biodiversité), le social (assurer un développement égalitaire et juste socialement), l'économie (développer un système économique raisonné, viable et équitable sur le long terme).

cas, les activités industrielles des années passées, peu portées sur le recyclage des déchets, ont laissé des traces. Ainsi, une pollution des sols est très fréquente sur ces sites et parfois, même les infrastructures sont contaminées. Nous l'évoquerons pas la suite et la pollution représente un obstacle majeur aux projets de réhabilitation potentiels, et ce pour plusieurs raisons : difficultés d'estimer l'étendue des dégâts, coûts très importants des travaux de dépollution, problèmes pour évaluer les bénéfices d'un investissement dans de tels travaux. Par ailleurs, la superficie de ces sites est très variable et leurs situations au cœur des espaces urbains aléatoires ; si les friches sont bien situées, elles ont une valeur urbaine supérieure et représentent des réservoirs de développement urbain sans précédent¹⁸.

Véritable phénomène, les friches connaissent aujourd'hui une ampleur moindre que dans les années 1970, mais elles sont toujours d'actualité. Leur apparition et leur multiplication sont le résultat de nombreux événements : restructurations économiques successives ayant eu cours dans le champs industriel ; mutation progressive des différents secteurs d'activités et adaptation constante des territoires à la nouvelle donne de l'économie mondiale ; adaptation des activités aux conditions changeantes de la mondialisation ; montée en puissance des industries de haute technologie qui n'impliquent pas les mêmes infrastructures que les industries lourdes. Les friches sont la conséquence directe du déclin de l'activité industrielle ou de sa délocalisation vers des terres supposées plus compétitives, notamment en termes de coût du travail.

Ce phénomène est donc loin d'être nouveau, surtout dans les pays européens et aux Etats-Unis, qui seront d'ailleurs notre large cadre géographique. Même si nous évoquerons d'autres pays, le développement sera principalement consacré aux premiers pays industrialisés car ce sont ces pays qui sont riches d'exemples de réaménagement puisqu'ils ont été les premiers à connaître ce marasme économique et le phénomène de délocalisation. C'est véritablement après la seconde Guerre Mondiale et l'imbrication croissante des économies que le phénomène des friches apparaît progressivement. Au début, les friches été souvent réutilisées pour les mêmes fins, avec l'installation d'autres groupes industriels. Malheureusement, le phénomène tend à se répéter et les terrains abandonnés reflourissent dans les villes et alentours. L'étape suivante dans ce que l'on pourrait appeler l'histoire de la réhabilitation des friches est marquée par l'émergence des friches dites « culturelles ». Objet d'un plus long développement par la suite, ces friches marquent véritablement l'intérêt populaire pour ce type de terrains ainsi qu'une forme de protestation contre des politiques publiques, notamment culturelles, insuffisantes. Parallèlement, mais de façon beaucoup moins marquante¹⁹, d'autres expériences de réhabilitation sont tentées, notamment aux Etats-Unis, puis à Londres, avec les *waterfront*²⁰. Dès les

18 Définition modelée à partir d'informations dégagées de l'article : France Dumesnil et Claudié Ouellet, « La réhabilitation des friches, un pas vers la ville viable ? », *Revue Vertigo*, Volume 3, numéro 2, octobre 2002.

19 Beaucoup moins intéressantes et importantes pour l'histoire de la réhabilitation des friches, ces expériences ne seront volontairement pas développées ici, simplement évoquées en introduction.

20 Les *waterfront* sont des lieux, en ville, qui ont un contact direct avec la mer et qui sont souvent associés aux

années 1960, des villes comme San Francisco et Baltimore voient leurs industries portuaires s'essouffler et leurs docks se fermer. Les décideurs publics développent alors le concept de « festival market place », mélange de galeries commerçantes et espaces publics de promenade. Exporté dans certaines autres villes portuaires anglo-saxonnes, ce modèle est un échec puisqu'il n'a pas été pensé en amont et s'apparente à un no man's land, éloigné de tout, sans aucune desserte en transports publics. Cette expérience mono fonctionnelle ne sera donc pas réitérée. Ce n'est véritablement qu'à partir des années 1990 que des réaménagements en quartiers à part entière émergent. Il s'agit de l'ultime étape dans la réhabilitation des friches et la plus intéressante en termes de cheminement vers des villes plus durables, puisqu'elle émerge au même moment où toutes les préoccupations du développement durable impactent la scène internationale²¹. Peu à peu, la population, des ONG, et même des décideurs politiques prennent conscience de la nécessité de bâtir des villes respectueuses de l'environnement, et les friches apparaissent alors comme une opportunité en or pour entamer ce processus.

Ainsi, il est légitime de s'interroger sur les raisons qui font de ces friches des endroits quasi idéals pour faire des villes contemporaines des villes plus durables.

En d'autres termes, il convient de montrer en quoi la réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain représente une opportunité dans la constitution de villes plus durables répondant à de nouveaux besoins et usages.

Plusieurs étapes sont nécessaires pour révéler le potentiel des friches industrielles en milieu urbain, car, même si un consensus de plus en plus important se forme quant à leur utilité, les projets de réhabilitation ne sont pas toujours au rendez-vous. De nombreux termes sont attribués à ce que nous appellerons « friches industrielles ». Il existe notamment le terme de friches urbaines, « formées principalement dans des espaces urbains du fait, par exemple, de l'enserrement d'un quartier d'activités par l'urbanisation »²², les friches industrielles étant situées plus à l'extérieur des villes ou sur les zones industrielles. Si le terme de friches industrielles en milieu urbain a été choisi, c'est pour plusieurs raisons : il recouvre une réalité plus large en termes d'espaces²³ la majorité des friches sont des terrains ayant accueilli par le passé des activités industrielles polluantes ; avec l'étalement urbain, les friches industrielles s'insèrent de plus en plus dans la réalité des villes et deviennent des espaces à prendre en

activités portuaires industrielles.

²¹ Sommet de la Terre (1992), protocole de Kyoto (1997), charte d'Aalborg (1994), ...

²² Définition extraite d'un essai : Audrey Denise et Marie Hubert, *Les friches industrielles, un potentiel foncier pour la ville : essai de classification dans le département des Yvelines*.

²³ Même si aucun chiffre officiel n'a été donné, il y aurait entre 200 000 et 400 000 espaces considérés comme friches industrielles en France.

compte dans l'aménagement urbain. Il paraît donc plus pertinent de s'intéresser à friches industrielles dans le panorama des villes contemporaines²⁴.

Par ailleurs, on parle de réhabilitation car c'est un des termes les plus employés pour désigner les processus entrepris afin de réintégrer les friches industrielles dans le tissu urbain en leur assignant de nouveaux usages et parfois des modifications sur le plan architectural. Ce terme met en lumière l'importance de la valorisation qui est faite de ces espaces, car, bien loin de détruire le passé, c'est une façon de le faire revivre, même si l'usage diffère. C'est pour cet aspect de valorisation du passé qu'a été préféré le terme « réhabilitation » au terme « reconversion »²⁵, qui sera cependant souvent utilisé également.

Pour tout ce qui concerne le développement durable, une multitude de définitions a vu le jour et il est parfois difficile de faire le tri. Comme nous le verrons par la suite, la ville, pour être durable, doit se réinventer sans cesse, et surtout, elle doit privilégier deux impératifs : un développement social équitable et la préservation de son environnement sur le long terme. Tout cela, sans oublier un développement économique raisonné qui prend en compte ces deux impératifs. La clé de la durabilité réside dans le très long terme qui doit rythmer toutes les décisions de développement, qu'il soit urbain, social ou économique.

Enfin, la ville est aussi le réceptacle de toutes les nouvelles technologies qui bouleversent peu à peu l'ensemble des rapports (des hommes entre eux, des hommes et de leur environnement (faune et flore), des hommes et de leur environnement bâti, des hommes et des transports, ...) et font naître une multitude de nouveaux usages et besoins dont on ne sait pas trop où ils aboutiront : l'avenir sera-t-il celui du tout connecté ou celui du retour aux rapports humains ?

Face à la croissance démographique sans précédent, qui pousse à un étalement urbain difficilement contrôlable, à de nouveaux comportements humains bouleversés par les nouvelles technologies, qui laissent un grand doute quant à l'évolution des mœurs et des sociétés, le pari de villes contemporaines plus durables semble complexe, mais pas inatteignable. C'est ici qu'entre en jeu les friches industrielles en milieu urbain, comme terrains d'explorations, d'expérimentations (sur le plan architectural, des matériaux mais aussi des usages et des nouvelles activités qui peuvent y être implantées, ...); terrains fertiles pour la constitution de nouvelles utopies.

²⁴ Nous allons nous intéresser ici aux friches industrielles en milieu urbain, mais il est intéressant de noter que de plus en plus de bâtiments abandonnés au cœur des villes, comme des casernes de pompier ou des anciens hôpitaux, sont également de plus en plus réhabilités ; cependant, ce ne sont pas les mêmes échelles de réflexion et il s'agit de sites souvent non pollués.

²⁵ Le terme de reconversion est tout aussi pratique pour désigner la transformation des friches industrielles en milieu urbain, mais il reflète moins les enjeux que représentent ces espaces, notamment au regard de l'histoire et de la mémoire qu'ils renferment. Ce mot renvoie plus nettement à l'adaptation à de nouvelles conditions, à un changement plus net.

Une multitude de questions corollaires se pose pour justifier de la réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain comme véritable opportunité pour la constitution de villes plus durables. Tout d'abord, il convient de justifier la conservation des friches industrielles. En effet, la solution de facilité semble être de faire table rase et de repartir de zéro, ce que sont tentés de faire de nombreux promoteurs immobiliers par exemple. Cependant, de nombreux éléments portent à croire qu'il est préférable de conserver ces « ruines » car elles sont porteuses de nombreux enjeux, tant historiques qu'identitaires ; à partir de là, la réhabilitation est justifiée et crée même des externalités positives. Malgré tout, tant la conservation que la reconversion posent des problèmes importants qui poussent parfois les porteurs de projet à abandonner et à préférer s'implanter en périphéries, renforçant ainsi l'étalement urbain pourtant très néfaste pour l'environnement. Cependant, aussi importants que soient ces problèmes, ils ne sont pas insurmontables.

Une fois affirmée l'importance de conserver les friches industrielles en milieu urbain et résolue la question des problèmes qui peuvent se poser lors de la genèse de projets de reconversion, il convient de se pencher sur les immenses potentialités de développement que représentent ces lieux et comment elles peuvent s'épanouir. En effet, ces lieux de tous les possibles permettent d'imaginer l'installation de nouvelles activités innovantes, d'une architecture (intégrant l'ancienne) moderne et utilisant des matériaux neutres par rapport à l'environnement, ... Nous verrons donc comment ces idées ont émergé et quelles ont été les étapes majeures dans la réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain, tout en illustrant ces faits par des exemples concrets. Dans un second temps, il s'agira aussi de mettre en avant les moyens qu'ont les porteurs de projet pour arriver à développer ces lieux, en insistant sur les difficultés qu'ils peuvent rencontrer et sur la nécessité de faire évoluer les points de vue sur de nombreux éléments (niveau local, gouvernance, ...) pour les surmonter.

Enfin, nous nous pencherons sur la ville contemporaine et l'importance de son évolution vers la durabilité. Après avoir évoqué les maux qui rongent cette ville moderne et son environnement et les problèmes qui pèsent sur ses habitants, nous évoquerons quelques théories, notamment celle de la ville dite « compacte » ou à « courtes distances », qui pourraient, en partie, y remédier et constituer la base d'un développement urbain plus durable. Nous verrons alors ici l'opportunité que représente la réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain.

**Partie I – Les friches industrielles en milieu urbain : pourquoi
réhabiliter des espaces en déshérence**

La tentation de la *tabula rasa* est très forte lorsqu'on évoque les friches industrielles. Détruire ou se détourner de ce qui peut faire figure de problème dans l'aménagement urbain paraissent être les solutions les plus simples, notamment parce que l'architecture existante n'est plus à intégrer dans les projets d'aménagement et que repartir de zéro présente moins de contraintes. Cependant, la destruction est néfaste et plusieurs arguments vont dans ce sens. Ainsi, il est préférable de réhabiliter et ce malgré les difficultés que cela peut représenter.

Chapitre I – Les enjeux de la conservation et de la réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain

Il convient ici de lister les différentes raisons qui font que la conservation de ces friches en vue d'une réhabilitation est plus bénéfique que de détruire ou de laisser à l'abandon. Dans un premier temps, nous insisterons sur la charge mémoriale et identitaire de ces friches, ainsi que sur le moyen que représente la réhabilitation pour valoriser le patrimoine. Ensuite, nous verrons les autres arguments qui doivent inciter à réhabiliter et réinvestir ces grands espaces.

Section I - « Devoir de mémoire » et mise en valeur du patrimoine industriel

Ce sont surtout des raisons historiques et identitaires qui font pencher la balance en faveur de la conservation de tels lieux. Par ailleurs, la réhabilitation est une forme inédite de mise en valeur d'un patrimoine industriel devenu aussi important aux yeux de la communauté internationale que le patrimoine historique.

I- Devoir de mémoire : les enjeux historiques et identitaires de la conservation

A- Des réceptacles de l'histoire

Même si on invoque régulièrement le besoin de modernité et la créativité sans fin des architectes et urbanistes comme justifications des destructions d'anciens bâtiments, ce ne sont pas des

raisons suffisantes. Bien au contraire. Les friches industrielles sont de véritables témoins de l'histoire dont il ne faut pas négliger l'existence.

Leur destruction est synonyme d'une perte de mémoire pour le territoire, qui s'est pourtant construit à travers les industries qu'il a accueillies. Dès lors, il faut préserver ces terrains abandonnés et lier les nécessités de la ville moderne à cette part de l'histoire, comme l'explique Giovannoni²⁶. Pour lui, le tissu urbain est une figure historique qui a valeur d'usage et valeur muséale. Dès lors, la destruction signifie la perte d'une partie de cette mémoire et, pour y remédier, Giovannoni évoque trois principes de conservation, dont un nous intéresse particulièrement : « tout fragment du bâti ancien doit être adapté afin de correspondre aux nouveaux usages et attentes de la vie présente (pour conserver sa valeur d'usage) »²⁷. Les projets de réhabilitation sont donc légitimes.

Par ailleurs, préserver des bribes de l'histoire permet aussi de ne pas oublier comment le territoire s'est construit et a évolué, et cela devient très utile lorsqu'il est touché par des crises. Pour mieux comprendre, nous pouvons citer l'exemple de Saint-Etienne qui, marqué par un passé industriel très important et la crise du charbon dans les années 1970, a su rebondir grâce à son histoire. Forte de nombreux savoir-faire en matière de fabrication d'objets (notamment les cycles, les rubans et les armes), la ville s'est naturellement tournée vers le design. Emblème de cette évolution, le site de l'ancienne Manufacture royale d'armes, laissé en friche, est en train de se transformer en quartier créatif et accueille déjà depuis 2009 la Cité du design et l'École supérieure d'art et design.

Malgré tout, l'aspect historique fait encore débat, comme le prouve le changement d'attitude de Jean Nouvel par rapport à la friche Renault de l'île Seguin à Boulogne Billancourt. Alors qu'il s'était indigné en 1999 à propos du projet de l'époque et déclarant vouloir « préserver les vestiges et défendre une nouvelle île d'utopie qui soit un modèle de développement durable »²⁸, il signe dix ans plus tard un projet qui ne respecte ni l'histoire, ni l'architecture en forme de paquebot du site. Même si rien n'est détruit, la conservation mémorielle passe surtout par la préservation d'une forme architecturale ou de fonctions rappelant le passé industriel (ici par exemple, un musée Renault). La valeur mémorielle du site doit contribuer au projet d'urbanisme envisagé.

26 Gustavo Giovannoni était un architecte et ingénieur italien du XXe qui a beaucoup étudié le patrimoine et l'aménagement urbain. Les idées développées ici sont tirées de l'ouvrage de François Choay qui le cite dans François Choay, *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 1992.

27 Les deux autres principes de conservation sont : préserver les abords d'un monument autant que ce dernier afin de ne pas dénaturer les ensembles urbains ; la destruction peut être justifiée par une reconstitution non trompeuse pour respecter l'organisation et la logique d'origine.

28 Le Monde, mars 1999.

B- Le risque d'un traumatisme identitaire

Très lié à la valeur historique, le facteur identitaire est également déterminant dans la décision de conserver ces sites. Comme l'explique André Vigarié à propos des friches portuaires – ce qui est également vrai pour les friches industrielles en milieux urbains non portuaires – « faute d'une image de substitution, les friches constituent un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires, dont les habitants, en percevant dans l'espace autrefois si actif une image de désolation, développent une véritable nostalgie vis-à-vis de l'activité passée »²⁹. Et beaucoup sont ceux qui ne veulent pas voir disparaître entièrement ces souvenirs constitutifs de l'identité du territoire. Pour ne pas détruire cette nostalgie, il est préférable de reconverter.

D'autres arguments vont dans ce sens. Par exemple, la définition même du patrimoine que donne Françoise Choay³⁰. Pour elle, les monuments sont ce qui rappelle la mémoire, des « artefacts élaborés par une communauté pour se remémorer des événements, des rites ou des croyances ». Surtout, ils maintiennent des valeurs communautaires. Même si les industries ne sont pas bâties par les populations pour célébrer leurs us et coutumes, elles sont leur lieu de travail et leur source de revenus et sont autant le ciment de la communauté que les monuments historiques. Plus que cela, elle constitue l'identité du territoire qui parfois se caractérise par sa spécialité dans telle ou telle industrie. Il convient également de rappeler que beaucoup d'usines, sur l'ensemble du territoire français, ont été mobilisées en temps de guerre et que les détruire serait porter atteinte à l'identité et à l'histoire du pays.

Enfin, la conservation est un moyen de se différencier et de préserver ainsi l'essence même du territoire et de son identité, contre le risque croissant de normalisation. Lors de la Conférence Générale de l'ONU pour l'éducation, la science et la culture, qui s'est tenue à Nairobi en octobre-novembre 1976, une recommandation concernant la sauvegarde des ensembles historiques et traditionnels et leur rôle dans la vie contemporaine a été prise. Elle incite à un traitement non muséal des villes, et surtout elle milite contre la normalisation des sociétés et de leur environnement, prônant la diversité et les différences.

Cette recommandation insiste également sur la mise en valeur qui concurrence de plus en plus la simple idée de sauvegarde du patrimoine. Dans le cas de friches, la réhabilitation est un moyen de mise en valeur d'un patrimoine industriel, enfin reconnu comme héritage à conserver.

²⁹ André Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, Coll. « Hachette Université », 1979.

³⁰ Françoise Choay, *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 1992.

II- La réhabilitation : un moyen de mise en valeur d'un patrimoine industriel enfin reconnu

A- *Le patrimoine industriel au Panthéon des patrimoines*

La Révolution industrielle a façonné les territoires et les villes européennes et américaines, devenant indissociable de leur environnement. Pourtant, le patrimoine industriel est resté à l'écart de la course à la sauvegarde et à la mise en valeur des monuments historiques. En effet, pendant longtemps, la question s'est posée de savoir si oui ou non la notion de patrimoine pouvait s'appliquer à des bâtiments et sites industriels. Pierre-Antoine Gatier³¹, en répondant à la question de la légitimité du service des monuments historiques à intervenir sur le patrimoine industriel répond à cette question : « cette intervention est légitime car elle reconnaît le caractère public de cet héritage ; elle est également nécessaire, car le service ... doit confronter son expérience aux formes les plus hétérogènes du patrimoine. ... L'héritage industriel est riche, parce qu'il intègre dans sa chaîne patrimoniale un site, une architecture, des machines et des procédés, des productions, ... dont la cohérence doit être maintenue ». Il va même plus loin en s'interrogeant sur la possibilité de sauvegarder et mettre en valeur ce patrimoine « naturellement soumis à une logique du progrès technologique et du remplacement ». Pour des sites en activités, cela est effectivement très complexe, d'où l'importance des efforts de conservation faits sur les sites en friches.

Même s'il a été tardif, le mouvement pour la sauvegarde du patrimoine industriel a trouvé de nombreux échos. Ainsi, de plus en plus d'anciens sites industriels sont classés au patrimoine mondial de l'UNESCO. Par exemple, les docks de Liverpool ont été classés en 2004, après que leur rénovation ait commencé. Dans un autre registre, Saint-Etienne a été labellisée ville d'art et d'histoire pour son patrimoine des XIXe et XXe, un patrimoine presque entièrement industriel.

B- *La réhabilitation comme forme de mise en valeur*

Après que l'importance qu'il faut accorder au patrimoine industriel ait fait consensus, d'autres questions se sont posées, notamment celle de l'adéquation entre les formes habituelles de valorisation des monuments historiques et ce patrimoine si spécifique. En effet, le transfert dans un musée ou la conservation en l'état paraissent difficiles et posent la problématique de la muséification.

La réhabilitation paraît alors être la solution la plus adaptée. En effet, le seul fait de réemployer est une façon de mettre en valeur, car le site, même si modifié en soi, ne sera pas perdu et condamné à la déperdition. Par ailleurs, la réhabilitation est un moyen de redonner de la qualité architecturale au bâti et à la friche en général. Un bâtiment amélioré permet de mettre en valeur l'ensemble du site. Prenons

31 Citations extraites de : Pierre-Antoine Gatier, « La notion de monument peut-elle être appliquée au patrimoine industriel ? » *Entretiens du patrimoine*, 1998.

encore l'exemple de Liverpool : le réaménagement des docks autour d'un axe culturel branché (lofts, galeries, Tate Liverpool, ...) a permis leur inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO et une attractivité touristique grandissante.

Pour ne pas perdre l'essence de ce qui a jadis fait la spécificité de la friche, on peut penser à plusieurs outils : conserver des traces architecturales, voire l'ensemble des bâtiments rénovés (mise aux normes, ravalements, ...); mettre en place un système de panneaux explicatifs ou de visites guidées sur l'ensemble du site en expliquant les différentes étapes, de la friche au nouvel usage ; conserver d'anciennes machines et les intégrer au plan d'aménagement d'ensemble, selon les nouvelles activités mises en place ; ...

Réhabiliter semble donc être la meilleure réponse, à la fois pour ne pas oublier, pour asseoir un peu plus l'identité du territoire et pour mettre en valeur ces sites, qui même s'ils ne sont plus à l'identique, ont laissé des traces. Outre ces considérations, d'autres arguments sont à la faveur de la réhabilitation.

Section II – Les externalités positives de la réhabilitation

Ces mêmes externalités pourraient être présentes dans le cadre de destructions des friches industrielles suivies de projets de réaménagement, mais comme nous l'avons souligné, la réhabilitation prime. Ainsi, parlons des effets bénéfiques que peut avoir ce type de projet à deux niveaux : pour l'environnement, par rapport à la pollution des sols ; pour les décideurs politiques, dans le cadre d'une urbanisation croissante.

I- L'opportunité de dépolluer les sols et rendre les terrains viables

A- L'obstacle majeur à la réhabilitation : la pollution des sols

Présente sur une majeure partie des friches industrielles, la pollution, qui peut prendre différentes formes et affecter de manière variable les sols notamment, est l'argument le plus utilisé pour justifier la non-action. Les coûts (techniques, juridiques et réglementaires³²) très importants qui lui sont imputés, ainsi que la difficulté de l'évaluer, sont les principales raisons mises en avant. Les

³² Les aspects juridiques et réglementaires renvoient notamment à la question de la responsabilité qui sera évoquée dans le chapitre suivant.

différentes formes de pollutions dépendent du type d'activité industrielle ayant eu cours par le passé, mais n'en restent pas moins toutes problématiques.

L'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie³³ (ADEME), parmi ses nombreuses missions, travaille à la réhabilitation des sites pollués sur le territoire français. Selon cet établissement public national, un site pollué est « un site qui, du fait d'anciens dépôts de déchets ou d'infiltration de substances polluantes, présente une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque pérenne pour les personnes et l'environnement. Ces situations sont souvent dues à d'anciennes pratiques sommaires d'élimination des déchets mais aussi à des fuites ou à des épandages fortuits ou accidentels de produits chimiques ». Rappelons que le développement est une préoccupation récente.

Grâce à cette définition, l'ADEME identifie trois catégories de sites pollués : les anciennes décharges (les eaux souterraines y sont souvent polluées du fait de l'absence de connaissances scientifiques et techniques à l'époque) ; les dépôts de déchets et/ou de produits chimiques (résultant de faillites ou de pratiques frauduleuses) ; les sites accueillant, ou ayant accueilli, une activité industrielle (pollution due à des retombées, des infiltrations ou des déversements de substances polluantes).

De la même façon, l'ADEME a établi une typologie des différents types de pollutions des sols et sous-sols. Les pollutions accidentelles dues à des déversements ponctuels ou momentanés entraînent une dégradation du milieu sur une surface assez limitée qui peut migrer vers le sol si rien n'est fait. Les pollutions chroniques surviennent sur de longues durées car elles ont souvent pour origine des fuites sur des conduits ou réseaux enterrés. Les pollutions diffuses se développent sur des surfaces beaucoup plus importantes et proviennent généralement d'épandages de produits, solides ou liquides, ou de retombées atmosphériques. Selon la norme NF ISO 11074-1³⁴, la dispersion puis l'accumulation de substances nocives sur ces sols provoquent des sites « uniformément contaminés ». Enfin, les pollutions localisées se différencient par la présence ponctuelle dans les sols et sous-sols de substances dangereuses, induite par des déversements, des fuites ou des dépôts de déchets. Selon la même norme, en fortes concentrations, elles créent des « sites localement contaminés ».

33 Créé en 1992, cet établissement public national à caractère industriel et commercial est sous la tutelle du Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement du territoire et du Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche. L'agence est pleinement investie dans les politiques publiques mises en œuvre dans les domaines de l'environnement et de l'énergie et elle veille à ce que l'Etat respecte ses engagements internationaux en la matière. Ses missions d'animation, d'information et d'incitation se développent dans sept domaines, dont la réhabilitation des sols pollués. Des actions complémentaires sont également menées au titre de l'éducation à l'environnement, de recherche et de transfert de technologie. Cet EPIC emploie plus de 1000 personnes et s'appuie sur un réseau de délégations régionales. Il s'agit d'un partenaire privilégié pour l'ensemble des acteurs de la société civile.

34 NF ISO 11074-1, Qualité du sol – Termes et définitions relatifs à la protection et à la pollution du sol, janvier 1977.

B- Des pollutions variées mais pas irréversibles : comment rendre les terrains viables ?

L'objectif premier de la dépollution est de rendre les sols et sous-sols aptes à recevoir un nouvel usage quel qu'il soit (un retour à la nature ou à un usage agricole est même envisageable). Différentes méthodes existent et dépendent du type de pollution, mais aussi de la nature même du terrain. Toutes veulent répondre aux mêmes enjeux : empêcher la pollution de se diffuser ; améliorer la santé publique et la qualité de vie (ces polluants migrent et pénètrent la chaîne alimentaire) ; restaurer et protéger l'environnement. Surtout, et pour ce qui nous intéresse, la dépollution ouvre la voie à la réhabilitation et à l'adaptation des friches industrielles à de nouveaux usages. L'assurance de dépollution des terrains est aussi bénéfique pour attirer les investisseurs qui sont sûrs de ne pas avoir de mauvaises surprises à ce niveau.

Trois catégories de dépollution existent : hors-site et sur-site, qui nécessitent l'excavation de la terre à traiter et in-situ. Toutes nécessitent préalablement une étude sur la nature et les origines de la pollution afin de mettre en œuvre la solution la plus efficace possible.

Evoquons rapidement les différents procédés de dépollution. Celui par remplacement, historiquement le premier, consiste à substituer la terre polluée par de la terre saine. Cependant, cette méthode implique de nombreux coûts (transports, stockage, ...) et tend à disparaître. La dépollution physico-chimique, par l'injection d'un produit dans les sols, vise à dissoudre les polluants. Possible seulement quand le type de contamination est connue, elle est réalisée in-situ³⁵. La dépollution biologique³⁶, plus récente et moins coûteuse, réside dans la capacité de certains êtres vivants à emmagasiner les éléments toxiques dans leur organisme. Elle représente malgré tout des risques, notamment quant à la possibilité de prolifération des organismes utilisés et au résultat sur le terrain (selon les degrés de concentrations et la nature des sols).

Une multitude de solutions pour dépolluer les friches industrielles existe, même si elles sont coûteuses ou pas encore totalement fiables. Comme les projets de réhabilitation imposent une dépollution préalable, ils génèrent des externalités positives pour l'environnement, et ce n'est pas seulement à ce niveau qu'ils sont bénéfiques.

35 Différents procédés sont possibles dans le cas de la dépollution physico-chimique mais très techniques.

36 Deux techniques de dépollution biologique existent : les bactéries (qui retirent leur énergie en dégradant les molécules) ; les plantes (qui emmagasinent les polluants ou qui produisent des enzymes capables de détruire les polluants présents).

II- L'opportunité de répondre en partie aux enjeux d'une urbanisation croissante

A- Investir de grands espaces vierges de toute activité

Nous approfondirons par la suite (notamment au niveau des causes), mais évoquons déjà quelques-uns des enjeux liés à une urbanisation croissante. En effet, la pression qui s'exerce sur les villes est de plus en plus forte : elles doivent être en mesure d'accueillir une population de plus en plus nombreuse. Et les enjeux ne se situent pas seulement au niveau de l'offre de logements ; ils concernent aussi la concentration de services de proximité, d'équipements publics, ... La réhabilitation des friches prend ici tout son sens.

Comme le souligne Antonio Duarte dans un article³⁷, « l'aménagement des friches est une nécessité absolue ». En effet, le président de l'association Grand Paris a saisi les bénéfices que peuvent apporter la réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain. Il s'agit tout d'abord de formidables réserves foncières, alors que la ville, comme les espaces périurbains, pâtissent grandement d'une pression foncière (comme nous le verrons par la suite). Pour être attractive, la construction de logement doit se coupler de commerces, services de proximité et d'équipements publics, ce qui fait de ces lieux des nouveaux pôles d'emplois et des facteurs de croissance économique.

Dès lors, tout est réuni pour que les décideurs politiques puissent remodeler le paysage de leur ville en centres urbains attractifs. Ici, nous prenons toute la mesure de l'importance des friches, tant en termes spatial, économique que social. Par exemple, en Suisse, 17 millions de mètres carrés de friches industrielles se prêtent à des projets de réaménagements pour l'habitat et les activités. Côté finances, ils représentent une réserve de développement considérable : la Suisse estime en effet que les propriétaires potentiels pourraient bénéficier au total entre 0,5 et 1,5 milliard de francs suisses et que le revenu fiscal des communes pourrait augmenter au total entre 150 et 500 millions. Sur le plan social, les projets de réhabilitation doivent faciliter l'accès au logement en villes, mais aussi avoir comme objectif la mixité sociale. Enfin, du côté de l'environnement, de tels projets représentent une offre additionnelle de terrains qui pourrait limiter l'étalement urbain.

B- Une réponse politique adaptée aux enjeux et besoins actuels

La réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain est donc porteuses de nombreuses potentialités et bénéfices. Dès lors, si les décideurs politiques se lancent dans un tel projet, ils offrent une réponse adaptée à certains problèmes actuels (comme nous l'avons évoqué : pénurie de logements urbains ; marché de l'emploi ralenti ; réponse partielle à l'étalement urbain ; ...). Il convient donc pour

37 Publié dans Newsring, un site de débat en ligne sur des sujets divers et variés : Antonio Duarte, Pour la réhabilitation des friches dans le Grand Paris, 20 mars 2012.

eux de saisir cette opportunité et de résoudre partiellement certains problèmes liés à l'urbanisation et à la croissance démographique.

Par ailleurs, les projets de réhabilitation relèvent souvent d'une réponse politique adaptée à la demande populaire. En effet, les citoyens vivant à proximité des friches industrielles plaident souvent pour une prise en charge adaptée par les pouvoirs publics. Ils estiment qu'il convient d'agir sur ces espaces en déshérence, souvent au bord de la ruine, et parfois même lieux de squats.

Par ailleurs, deux autres éléments devraient convaincre les politiques d'agir et de réhabiliter. Tout d'abord, une telle décision rentre parfaitement dans les préoccupations actuelles du développement durable. Agir sur les friches industrielles en milieu urbain rentre parfaitement dans le *mainstream* environnemental (surtout par rapport à la dépollution). Le deuxième élément participe aussi à l'image que la ville peut se bâtir en agissant sur ces espaces. En effet, la réhabilitation est un très bon levier pour améliorer l'image de la ville. Nous l'avons dit, les friches industrielles se situent dans des zones frappées par la restructuration économique et les crises qui laissent derrière elles des villes à l'image sinistrée. Rien de tel que de prendre en main ces sites désaffectés afin de redorer l'image d'une ville dans son ensemble et de montrer la capacité de se réinventer sur les ruines du passé. Ainsi, la réhabilitation est le passage obligé pour une ville afin de rentrer dans l'ère post-industrielle, pour se donner une image jeune et dynamique, qui participera de l'attractivité globale du territoire et attirera nouveaux habitants et investisseurs. Citons encore l'exemple de Saint-Etienne, très marquée par son passé industriel qui a laissé une image de ville sinistrée. La municipalité a su tirer parti de son passé grâce à des opérations (toujours en cours) de réhabilitations mais qui ont déjà fait leur preuve en améliorant l'image globale de la ville. Un témoin de ce renouveau est l'obtention du label villes créatives UNESCO pour le design³⁸.

C'est un fait, la réhabilitation prime sur la destruction et elle permet de générer des externalités positives, à la fois pour l'environnement, mais aussi pour le cadre de vie. Elle est également bénéfique à plusieurs titres : foncier, social, économique et même politique. Cependant, les projets de reconversion ne sont pas sans heurt et plusieurs obstacles se posent, mais ne sont pas pour autant insurmontables.

38 Saint-Etienne a intégré le réseau des villes créatives UNESCO design en novembre 2010.

Chapitre II- Des obstacles variés aux projets de réhabilitation, mais loin d'être insurmontables

Comme pour tous projets, ceux de réhabilitation n'échappent pas aux obstacles, qui parfois se multiplient. Nous l'avons dit, le problème majeur ici concerne les travaux de dépollution et les difficultés corollaires qui s'y rattachent. Mais ce n'est pas les seules difficultés qui pèsent sur ce type de projet et il convient maintenant de se pencher sur l'ensemble de ces questions et leurs possibles résolutions.

Section I- Les problèmes corollaires des travaux de dépollution : irrémédiables ?

Après avoir expliqué les différents types de pollutions des sols et sous-sols et avoir évoqué les moyens de dépolluer, il convient de se pencher sur les problèmes annexes que des travaux de dépollution supposent. En effet, ce sont surtout des difficultés d'ordre techniques, juridiques et financières qui viennent compromettre la décision de lancer des projets de réhabilitation. Heureusement, des solutions commencent à voir le jour.

I- Entre difficultés techniques, problèmes juridiques et réglementaires et contraintes financières, le long chemin des travaux de dépollution

A- Un cadre réglementaire et technique absent

Les friches industrielles connaissent une grande part d'inconnu : très peu d'informations sont disponibles quant à leurs localisations, leurs nombres, leurs tailles et les terrains sur lesquelles elles se situent. Ces manques de connaissances rendent très délicat l'évaluation des degrés de pollution qui les affectent. Malgré quelques études réalisées, il est difficile de définir avec exactitude les types de polluants et leurs concentrations dans les sols et sous-sols, pourtant déterminant dans le choix des procédés à mettre en œuvre pour y remédier.

Entre insuffisances techniques et manque de volonté de la part des décideurs, ce problème est surtout renforcé par l'absence d'un cadre réglementaire, de normes, de seuils de pollution et d'une méthodologie précise en la matière. En effet, aucun cadre de définition, même au niveau international, n'est proposé pour aider les porteurs de projet de ces démarches.

Par ailleurs, la loi relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages³⁹ de 2003 stipule que les mesures de dépollution doivent se prendre en fonction des usages futurs du site. L'aspect positif est que les études préalables sont rendues obligatoires, mais la loi ne va pas assez loin puisque cela reste assez superficiel et la dépollution du site peut rester partielle. En effet, le projet de réhabilitation n'envisage pas toujours le réaménagement total du site. Par ailleurs, il est courant que des aménagements de surface soient prévus aux endroits pollués et que de nouvelles constructions soient envisagées là où ça ne l'est pas.

Dès lors, le problème de la pollution des sites persiste et l'absence d'un cadre réglementaire qui serait couplé de sanctions empêche certains projets de démarrer ou, s'il est lancé, il y a un risque que les travaux ne soient que partiellement réalisés.

B- La délicate question juridique de la responsabilité, ou comment financer la dépollution

Les coûts très élevés des travaux de dépollution⁴⁰ fait que personne ne se porte spontanément volontaire pour les supporter. Dès lors, le plus logique est de mettre en œuvre le principe de responsabilité afin de trouver les personnes à l'origine de ces pollutions pour qu'elles répondent de leurs actes et les compensent en finançant ces travaux. Cependant, trouver exactement qui est responsable des pollutions sur tels ou tels sites relève d'une opération délicate, et ce plusieurs raisons : succession d'exploitants sur le même site ; origines frauduleuses des pollutions qui sont donc absentes de tous documents ; pollutions accidentelles ou diffuses qui ne relèvent pas forcément de l'exploitant du site au moment où elles se produisent.

Dès lors, chaque pays met en œuvre différents procédés pour pouvoir imputer la responsabilité à quelqu'un qui devra alors supporter, au moins en partie, les coûts des travaux de dépollution entrepris. Chaque pays a testé différents principes pour essayer de trouver le plus équitable possible. Le Canada, tout comme de nombreux pays européens tentent d'appliquer le principe du pollueur-payeur. Cependant, cette méthode peut parfois être très difficile à appliquer : responsable impossible à identifier ; responsable identifié mais décédé ou non-solvable ; plusieurs responsables sont mis en avant. La difficulté d'identifier la personne responsable est souvent le fait des problèmes liés à la

³⁹ Loi n° 2003-699 en date du 30 juillet 2003.

⁴⁰ Il est assez délicat de trouver des informations chiffrées sur les coûts de dépollution. Pour avoir un ordre d'idée, on peut citer le programme américain Superfund, mis en place au début des années 1980 pour décontaminer les sites industriels majeurs. Le coût moyen de décontamination s'est hissé jusqu'aux 30 millions de dollars. Cependant, il faut préciser que l'industrialisation « sauvage » qu'ont connue les Etats-Unis jusque dans les années 1970 a laissé des pollutions beaucoup plus importantes qu'en Europe où les pays avaient des règles à suivre.

liberté d'information. En effet, si certaines entreprises peuvent tester leurs sites, elles n'ont pas pour autant l'obligation de publier les rapports qui s'ensuivent⁴¹.

En France, un autre principe de responsabilité est parfois appliqué : le dernier exploitant industriel est considéré comme responsable et doit ainsi payer les coûts des travaux de dépollution. Beaucoup plus facile dans sa mise en œuvre, ce principe est cependant plus injuste si le dernier exploitant en question n'a rien à se reprocher.

Enfin, les Etats-Unis parient sur un procédé très différent : le propriétaire-payeur. Un peu à l'image du principe appliqué en France, cette méthode est plus injuste mais aussi beaucoup plus efficace que le principe du pollueur-payeur. Dans tous les cas, le « responsable » peut par la suite se retourner vers le pollueur effectif, mais, même s'il arrive à l'identifier, il se retrouve dans une position de faiblesse pour négocier un remboursement.

A noter, Pierre Demathieu explique que, « face aux nombreuses difficultés, on a pu observer dans de nombreux pays l'émergence d'un autre principe -inavouable- celui du « deep pocket », selon lequel on cherche à faire payer la dernière personne physique ou morale solvable plus ou moins impliquée, sans trop se soucier de sa responsabilité réelle »⁴².

Les obstacles posés par la pollution et ses problèmes corollaires sont très importants et on comprend mieux pourquoi certains préfèrent abandonner leurs projets pour les développer ailleurs ; cependant, un cadre juridique plus stricte tend à émerger progressivement et de nombreuses mesures apparaissent pour venir en aide aux porteurs de projets.

II- Comment surmonter ces obstacles ?

A- Un cadre juridique et réglementaire qui prend forme progressivement

Face à la prise de conscience progressive des enjeux que représentent les friches industrielles, de plus en plus de solutions sont mises en place pour faciliter leur réhabilitation. Avant d'agir

41 Malgré tout, un accès à d'autres documents non protégés, ainsi qu'à des références à certains rapports, est possible en Europe et dans les pays signataires de la Convention Aarhus. Cet accord international ratifié par 39 pays le 25 juin 1998 concerne l'accès à l'information, la participation du public aux décisions et l'accès à la justice en matière d'environnement ; la convention veut entre-autre améliorer l'information environnementale délivrée par les autorités et permettre aux citoyens de prendre part aux décisions susceptibles d'impacter l'environnement.

42 Pierre Demathieu, *Environnement et aménagement, la réhabilitation des friches industrielles*, 1995. Réflexion publiée dans le cadre d'un plus large dossier « environnement et aménagement » proposé par le groupement (association depuis 2007) X-environnement, créé en 1990, groupe thématique de l'Amicale des anciens élèves de l'Ecole polytechnique.

concrètement via le biais législatif, les décideurs procèdent par étape et tentent dans un premier temps de faire le point sur le niveau de dépollution à atteindre, ou comme le résume Pierre Dumathieu « How clean is clean ? »⁴³. Ainsi, au Québec, une politique⁴⁴ a été mise en place pour encadrer les projets de décontamination : plusieurs critères permettent de définir le niveau de dépollution à atteindre. D'autres pays, comme la France, imposent de se référer aux « critères hollandais »⁴⁵. Il s'agit de tableaux de concentrations maximales des polluants dans les sols, limites en dessous desquelles les travaux de décontamination doivent au moins permettre de descendre. L'encadrement des travaux de dépollution par des seuils minimaux à (au moins) atteindre permet aux porteurs de projet d'y voir plus clair. C'est aussi à partir de là que s'élabore petit à petit un cadre juridique des travaux de décontamination.

Nous l'avons évoqué, la loi relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages a posé les premières pierres en ce qui concerne les travaux de dépollution, en précisant qu'ils devaient être effectués en fonction des usages futurs du site. Le Ministère du Développement Durable a précisé les deux modalités de mise en œuvre en 2007⁴⁶ de ce pan de la loi. Ainsi, l'Interprétation de l'Etat des Milieux (IEM) permet de mesurer la compatibilité des milieux avec l'usage qui en est fait. En d'autres termes, il s'agit de différencier les situations qui ne nécessitent aucune action et permettent une libre jouissance des milieux, de celles susceptibles de poser problème et de nécessiter des actions spécifiques⁴⁷. La seconde modalité de mise en œuvre consiste en un plan de gestion qui permet d'identifier les options de gestion les plus pertinentes en vue d'une réhabilitation et d'une affectation future du site à de nouveaux usages.

Le balbutiement législatif en matière d'outils efficaces pour dépolluer les sites doit s'affirmer. C'est sur cette base qu'il convient de développer des moyens et des compétences qui faciliteront, sécuriseront et rassureront les porteurs de projet et qui permettront une meilleure gestion des sites pollués et de leur devenir.

Du côté des aides financières, la loi est également au rendez-vous. Le plan de relance de l'économie 2008-2009⁴⁸ a initié un dispositif d'aides aux travaux de dépollution, avec une enveloppe budgétaire de 20 milliards d'Euros. Cette initiative a été reprise au titre du Grenelle de l'environnement⁴⁹ afin de poursuivre le soutien aux acteurs de l'aménagement dans la concrétisation de leurs projets.

43 Voir note n°42.

44 Politique québécoise sur la protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés.

45 Ces critères s'appellent « critères hollandais » car ils ont été élaborés par la Hollande.

46 Ces modalités de mises en œuvre sont le résultat de la circulaire BPSPR/2006-77/LO en date du 8 février 2007, relative aux installations classées, à la prévention de la pollution des sols, à la gestion des sols pollués et à l'aménagement des sites pollués.

47 Cette interprétation se base sur des comparaisons établies entre l'état du milieu considéré et l'état initial de l'environnement, l'état des milieux voisins et les valeurs de gestion réglementaires.

48 Il s'agit d'un programme mis en place par le gouvernement Sarkozy dans le but de relancer l'économie française suite à la crise économique qui affecte notamment le marché de l'emploi.

49 Loi « Grenelle II », ou loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

B- Aides financières et autres mesures

L'intérêt pour faciliter les travaux de dépollution est croissant et, même si le cadre législatif reste encore timide, d'autres actions sont mises en place pour aider les porteurs de projet vers une décontamination optimale des sites. Les aides financières sont souvent les plus appréciées, surtout dans un cadre où les travaux sont très coûteux. Comme nous venons de l'évoquer, le Grenelle de l'environnement s'engage sur le plan financier à soutenir ce type de travaux. Grâce à ce dispositif, l'ADEME s'emploie à soutenir certains projets, selon des critères bien précis. Les programmes susceptibles de bénéficier d'une aide financière doivent être liés aux besoins de développement durable des territoires urbains. En d'autres termes, ils doivent viser à limiter l'étalement urbain et les émissions de gaz à effet de serre, à prendre en compte une approche globale d'aménagement durable (gestion des sols, des eaux et des déchets, des déplacements et dessertes, d'énergie, ...) et à mettre en œuvre des démarches de concertation et d'information envers les citoyens. Le projet soutenu doit s'inscrire fortement dans une démarche de développement durable et ainsi prévoir une Approche Environnementale de l'Urbanisme ou un Plan Climat Territorial par exemple. Par ailleurs, avant de verser l'aide financière, l'ADEME veille à ce que le site ait bien « accueilli des activités polluantes ou des dépôts de déchets ou matériaux pollués » et que la dépollution soit rendue « nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet d'aménagement ou de construction en l'absence de responsable de cette pollution ». Si un responsable est identifié, c'est à lui de payer. L'assiette maximum de l'aide est de 1,5 millions d'Euros et elle prend la forme d'une subvention au maître d'ouvrage des travaux de dépollution⁵⁰.

Parallèlement à ces aides financières, d'autres mesures d'incitation ont été mises en place. L'ADEME, depuis avril 2008, entreprend des aides à la décision via des études et des assistances à maîtrise d'ouvrage. Depuis cette même date, l'agence finance également les postes de chargé de « missions friches urbaines »⁵¹.

A noter une initiative intéressante aux Etats-Unis qui consiste en la taxation d'industries polluantes afin de créer un fond dans lequel les porteurs de projet peuvent piocher pour dépolluer les sites en friches⁵².

Cette loi complète, applique, et territorialise la loi dite « Grenelle I » en date du 11 février 2009.

50 Le dispositif d'aides est applicable tant au secteur concurrentiel que non concurrentiel et il peut être cumulé avec d'autres aides publiques, sous certaines conditions.

51 Ces postes ont été créés dans le cadre de Contrat d'Objectifs Territorial (COT) pour les collectivités locales dont les territoires et les espaces en friches nécessitent une approche globale et la conduite simultanée de nombreux projets de réhabilitation.

52 Ce fond est également utilisé pour assigner en justice les entreprises qui devraient dépolluer leurs sites.

Progressivement, un maillage d'aides se met en place et il faut continuer d'innover pour poursuivre sur ce chemin⁵³.

Tous ce qui est mis en place pour faciliter et inciter les travaux de dépollution confirme bien que les acteurs de l'aménagement sont prêts à saisir l'opportunité que représente les friches industrielles en milieu urbain, mais qu'ils ont besoin d'être épaulés dans cette démarche. Cependant, les travaux de dépollution ne sont pas les seuls obstacles contre lesquels ces projets butent.

Section II – Entre volonté politique et qualité des projets : les autres obstacles à la réhabilitation

Si des solutions concrètes commencent à apparaître au niveau de la dépollution, d'autres obstacles, beaucoup plus subjectifs, peuvent bloquer les projets de réhabilitation ; il faut les appréhender au mieux même si cela peut se révéler délicat.

I- La volonté politique, ciment de tous les projets

A- *L'élément indispensable de tous les projets d'aménagement du territoire*

Si les travaux de dépollution, grâce aux outils mis en place, devraient poser de moins en moins de problèmes dans la mise en œuvre de projets de réhabilitation, la volonté politique est une autre difficulté à appréhender lorsque l'on veut s'attaquer au réaménagement des friches industrielles.

L'aménagement du territoire est hautement politique et requiert, quelque soient les projets, au moins une validation sinon un réel engagement des décideurs publics. En effet, l'aménagement du territoire se définit comme l'ensemble des actions menées par des acteurs publics (ou privés sur délégation des prérogatives publiques) pour façonner le paysage du territoire sur lequel ils interviennent. Il s'agit donc de « l'action et la pratique de disposer avec ordre, à travers l'espace d'un pays et dans une vision prospective, les hommes et leurs activités, les équipements et les moyens de communication qu'ils peuvent utiliser, en prenant en compte les contraintes naturelles, humaines et économiques, voire

53 A noter une initiative intéressante de l'ADEME : un « concours » des projets d'aménagement urbain respectueux de l'environnement. En Rhône-Alpes, quatre projets ont été sélectionnés selon des critères précis, dont la gestion des travaux de dépollution. Même si le résultat est une financière, la forme est intéressante et stimulante pour les porteurs de projets.

stratégiques »⁵⁴. Les objectifs principaux de l'aménagement du territoire sont le développement économique et la réduction spatiale des inégalités économiques et sociales, pour un « développement équilibré du territoire », selon les textes de lois et documents d'urbanisme. Pour ce faire, les pouvoirs publics doivent intervenir dans des secteurs variés : développement durable, politiques sociales, politiques de logements, politiques des transports et des communications, politiques de l'éducation, ... et ce, à tous les niveaux territoriaux (national, régional, local). De par ses dimensions humaine et sociale, mais aussi économique et stratégique, l'aménagement du territoire est constitutif du fonctionnement de la société, et partant, profondément politique.

Ainsi, tout projet doit recevoir un appui politique pour voir le jour et surtout pour s'insérer efficacement dans le tissu urbain. En effet, un projet de réhabilitation n'a pas pour objectif de créer une ville dans une ville, mais un quartier au sein d'une ville, ce qui nécessite des infrastructures de transports mais aussi une imbrication dans les différents réseaux de communication et d'énergie. Aujourd'hui, tout est tellement enchevêtré dans la ville que, si la volonté politique d'aider ou même de porter le projet est absente, alors il restera lettre morte. Parce que l'aménagement du territoire participe d'une logique globale supportée par les pouvoirs publics, si un projet isolé manque de soutien politique, il ne pourra pas fonctionner.

Ainsi, comme le souligne Jean-Louis Bal, président du syndicat des énergies renouvelables, « seule la volonté politique peut lever les freins pour développer et débrider le potentiel des énergies renouvelables »⁵⁵, ce qui s'applique également aux projets de réhabilitation.

B- Les outils pour inciter les pouvoirs publics à s'engager

Plusieurs éléments peuvent être des atouts pour convaincre les pouvoirs publics à au moins soutenir le projet de réhabilitation, au mieux le financer et le supporter. Dans un premier temps, rappelons tous les bénéfices que peuvent retirer les villes de programmes de reconversions de friches industrielles en milieu urbain : rendre les terrains viables ; pallier au déficit de logements en villes ; créer de nouveaux centres urbains attractifs ; créer des emplois ; arboriser les villes et y faire revenir l'environnement ; permettre à des groupes sociaux plus défavorisés d'accéder aux centres villes. Si une bonne partie de ces éléments est intégrée dans le projet de réhabilitation et que le porteur de projet sait les défendre auprès des pouvoirs publics locaux, alors il y a de grande chance qu'il rencontre du soutien.

54 Pierre Merlin, « Aménagement du territoire », dans Pierre Merlin et Françoise Choay (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 2000, 3^e éd, 902p., p. 38-43.

55 Cette citation ne rentre pas exactement dans le sujet mais est symptomatique du problème que représente la volonté politique dans tous grands projets de société à l'heure actuelle, notamment en ce qui concerne le développement durable et sa mise en œuvre.

Par ailleurs, beaucoup de porteurs de projets de réhabilitations ayant déjà été menées estime que le partenariat public-privé⁵⁶ est le meilleur moyen pour mener à bien cette entreprise. Cela peut être un autre bon argument pour convaincre les pouvoirs publics de s'engager, et ce pour deux raisons principales. D'abord, ce mode de gestion suppose un financement mixte, public et privé. Dès lors, les décideurs n'ont pas à supporter l'ensemble des coûts, qui peuvent s'avérer être très élevés notamment si des travaux de dépollution sont nécessaires. D'autre part, le partenariat public-privé repose sur le principe de partage des risques. Ces derniers, tout comme les difficultés qui peuvent se dresser lors de la mise en œuvre du projet, sont également supportés par les décideurs publics et l'organisme privé qui s'est engagé à ses côtés.

II- Les risques de l'initiative privée et du projet mal préparé

A- Faire face aux projets de promoteurs privés

De plus en plus, un consensus se forme sur le potentiel de développement des friches industrielles en milieu urbain, et ce pas seulement dans le milieu politique ou celui des associations ou organisations non gouvernementales (qui y voient l'opportunité de faire revenir l'environnement en ville et de bâtir un milieu urbain plus durable). Progressivement, les promoteurs privés tentent d'investir ces lieux pour en faire bien souvent des parcs de logements.

Le problème principal des projets de réhabilitation d'investisseurs privés est qu'ils ne prennent généralement pas en compte les différents éléments que nous avons évoqués auparavant. En d'autres termes, ils sous-estiment le potentiel de développement global des friches industrielles et ne misent très souvent que sur la construction de logements haut de gamme. Cela conduit à la création de quartier mono fonctionnel qui ne peuvent pas répondre aux besoins actuels en termes d'attractivité. Si l'offre d'habitat n'est pas couplée de services de proximité, d'activité et d'équipements publics, alors ils sont beaucoup moins attractifs, sauf par le fait qu'il soit haut de gamme. Par ailleurs, les ménages plus défavorisés n'auront pas accès à ces espaces, relégués encore une fois à vivre toujours plus loin en périphérie.

Les intérêts financiers ne doivent donc pas être les seuls guides des projets de réhabilitation et il est important que les besoins de la population soient pris en compte. Dès lors, les pouvoirs publics doivent être en mesure de faire face à de tels projets qui seraient mal adaptés aux attentes citoyennes. Le pouvoir de négociation des décideurs publics est facilité par le fait que ce sont souvent eux les propriétaires de ces terrains en friches. Même si la solution de facilité est de vendre et de laisser faire, les pouvoirs publics doivent garder en tête les bénéfices qu'ils peuvent retirer des projets de

⁵⁶ Les partenariats public-privé, ou contrat de partenariat, ont été créés en France par l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004.

réhabilitation. Sans évincer les promoteurs privés, la meilleure solution est le partenariat public-privé qui permet d'intégrer dans les projets privés les dimensions qui lui manquent afin d'en faire un vrai projet de développement urbain, répondants aux attentes de la population et du développement durable.

B- Des projets de qualité, pérennes et innovants

Le dernier point évoqué, celui d'un vrai projet de développement urbain, nous amène à un des derniers obstacles concernant la reconversion des friches industrielles en milieu urbain. Loin d'être un obstacle en soi, la qualité du projet et de ce qu'il veut mettre en œuvre reste néanmoins un élément essentiel. Dès lors, il s'agit plus ici de faire le point sur ce qui constitue un projet de qualité et pérenne. Ainsi, plusieurs éléments sont à prendre en compte. Tout d'abord, le projet doit faire consensus entre tous les acteurs en présence. La conduite de projet est un élément clé dans la réussite et la mise en place d'un système de gouvernance efficace est nécessaire (nous verrons plus en détail ces éléments dans la suite du développement).

Par ailleurs, il est indispensable que, très en amont, l'intégration du projet dans les infrastructures existantes et le tissu urbain soit pensée. De la même manière, des analyses architecturales et urbanistiques doivent être effectuées afin de révéler les caractéristiques identitaires des lieux et de l'environnement pour que le projet s'y intègre au mieux. Ces deux éléments constituent la base d'un aménagement qui sera pérenne et produira véritablement une urbanité en ville qui participera à la lutte contre l'étalement urbain.

Enfin, les nouvelles préoccupations, notamment celles du développement durable, imposent un changement de point de vue et d'attitude au regard de l'aménagement du territoire. Pour les intégrer progressivement à cet aménagement, les projets de réhabilitation doivent être porteur d'innovation et de propositions nouvelles qui permettront la définition d'un urbanisme plus durable, soucieux de l'environnement, fondé sur une gestion économe de l'espace et des ressources. C'est aussi l'assurance de voir se freiner l'étalement urbain et d'enrichir dans le même temps le caractère multifonctionnel des villes.

Les projets de réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain représente un potentiel de développement au cœur des villes et sont porteurs de nombreux bénéfices, tant pour l'environnement que pour la population et les pouvoirs publics. Même si des obstacles se dressent, de plus en plus de projets voient le jour et servent de nouveaux usages, répondent à de nouveaux besoins et sont porteurs d'innovation, même si dans la pratique cela se révèle parfois plus délicat.

**Partie II – La réhabilitation des friches industrielles en
milieu urbain : d'immenses potentialités mais une mise en
œuvre parfois difficile**

Après avoir évalué les bénéfices de la réhabilitation des friches industrielles, malgré les quelques difficultés qui peuvent se poser, il convient maintenant de se pencher sur les utilisations concrètes qui peuvent être faites de ces grands espaces vierges d'activités. Commencée il y a plus de trente ans, la réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain s'est d'abord orientée vers le champ purement culturel, avant d'évoluer petit à petit vers des concepts inédits de quartiers durables au service de nouveaux usages. Mais, si ces « espaces de voisinage à reconquérir »⁵⁷ semblent être des lieux de tous les possibles, la mise en œuvre concrète des projets est longue et délicate.

Chapitre III- Des friches culturelles à de nouveaux concepts de quartiers, une multitude de possibilités pour des réhabilitations qui répondent aux demandes populaires et aux besoins politiques

Face aux nombreux exemples ayant eu ou ayant cours en Europe et aux Etats-Unis, il est difficile d'établir des catégories de projets de réhabilitations. Ainsi, optons pour une catégorisation chronologique de ce qui a été fait avec ces espaces en déshérence. Cela permet une meilleure lisibilité des différents types de projets, une mise en lumière des évolutions qui touchent ces terrains en friches, et une compréhension optimale de la finalité des projets : satisfaire les citoyens et soulager certains problèmes de société.

Section I- Spécificités et évolution des friches dites « culturelles », pionnières de la réhabilitation

Première forme de réutilisation plus que de réhabilitation, les friches culturelles ont ouvert la voie et mis en lumière l'énorme potentiel de développement de ces terrains en « ruines ». Nées d'une volonté populaire qui a surtout voulu pointer les insuffisances des politiques publiques culturelles, elles ont fait l'objet d'occupation « sauvage » autorisée par les pouvoirs publics. Peu à peu, se rendant compte du potentiel de ces lieux et de la nécessité d'agir pour améliorer l'offre culturelle publique, les décideurs sont entrés en jeu en institutionnalisant toujours un peu plus ces endroits inédits.

57 Gilles Sénécal et Diané Saint-Laurent, *Les espaces dégradés : contraintes et conquêtes*, 1999.

I- Une appropriation populaire autorisée par les pouvoirs publics

A- Une genèse populaire contre des politiques culturelles jugées insuffisantes

Selon Serge Pugeault, les friches culturelles sont « des lieux de travail et de production ancrés dans le tissu urbain »⁵⁸. Plus spécifiquement, il s'agit de lieux, envisagés comme des espaces-projets qui développent un rapport spécifique au travail, ce qui les différencie des institutions et de la contemplation artistique. Il y a un rapport d'influence mutuelle entre le lieu et ceux qui l'investissent.

Comme nous l'avons déjà évoqué, ces friches résultent de l'arrêt d'activités industrielles et de la fermeture d'un certains nombres de sites. Cependant, l'arrêt des machines ne signifie pas exode de la population alentours. Les quartiers qui s'étaient créés autour des industries subsistent après les restructurations économiques et les délocalisations. C'est suite au mouvement de démocratisation de la culture initié par André Malraux dès les années 1960 que les friches culturelles vont apparaître. En effet, ces dernières naissent du constat du double échec des politiques publiques de démocratiser l'accès à la culture pour les populations résidant sur ces zones et des manques identifiés par certains artistes qui ont de grandes difficultés à pratiquer leur discipline et à la montrer. Le résultat sur ces zones sinistrées est clair : il y a une inadéquation entre l'offre publique culturelle et la demande populaire en la matière. Alors qu'habitants et artistes sont en recherche de pratiques et d'expressions culturelles renouvelées, ces espaces en déshérence apparaissent comme une aubaine et sont ainsi investis. Les friches culturelles deviennent alors les témoins des revendications d'artistes et d'habitants souhaitant exister hors des institutions et du contrôle social.

Cette genèse populaire s'enracine dans le Réseau européen Trans Halles⁵⁹, fondé en 1983 comme plate-forme d'échanges, de coopération et de soutien entre des centres culturels indépendants, multifonctionnels et pluridisciplinaires. Ce projet a pour origine les besoins de la population concernant les problèmes sociaux et artistiques.

Dans tous les cas, cette genèse populaire et l'occupation de ces friches génèrent une véritable renaissance culturelle et une créativité sociale sans précédent qui pointent les limites des approches traditionnelles de l'action publique en matière culturelle. Les artistes en rupture institutionnelle investissent ces lieux pour y faire cohabiter la création, l'autonomie de gestion et la pluridisciplinarité. La mutualisation, le décloisonnement des fonctions et des formes artistiques, l'éphémère sont les maîtres-mots de ces nouveaux espaces-projets qui ne cessent de réinterroger les liens existants entre la création et la population, entre l'art et la société. Surtout, elles deviennent un symbole de l'incapacité

58 Adjoint à la mairie de Reims, Serge Pugeault a donné cette définition dans le cadre d'un compte-rendu d'une journée d'étude, en date du 10 février 2011, sur le thème « *Friches, artistes et territoires* », organisée par la Direction de la Culture et du Patrimoine de la Ville de Reims.

59 Ce réseau compte aujourd'hui 52 membres et 19 organisations amies dans 29 pays d'Europe. L'objectif principal est la défense de la culture au sens large du terme, ainsi que le soutien à la collaboration entre les différentes disciplines artistiques.

des politiques publiques à muter en intégrant toutes ces transformations, qu'elles soient sociales, artistiques ou autre.

B- Une occupation autorisée par les pouvoirs publics : les bénéfices du temps de veille

Si les pouvoirs publics autorisent ce qui pourrait être qualifié d'« occupation sauvage », c'est parce qu'ils en retirent certains bénéfices. Le temps de veille des friches est la phase temporaire entre l'abandon d'une parcelle de terrain (l'arrêt de l'activité industrielle) et un projet de réhabilitation en vue de l'installation de nouvelles activités. Il permet à divers acteurs, ponctuels et généralement absents des processus de planification urbaine, d'en modifier les formes de régulation⁶⁰. Il s'agit d'une phase permissive privilégiée pour les acteurs de la société civile pour influencer la mutation du site.

Ces occupations temporaires sont possibles car le propriétaire des lieux (souvent la municipalité) en retirent des bénéfices : sécurisation à moindre coût ; maintenance *low cost* ; amélioration de l'image du site et de sa valeur d'échange ; possibilité que cela accélère les mutations de ces espaces vers des projets pérennes. Parallèlement, les occupants, lorsque l'occupation est légale, payent un loyer à bas coût, dans un environnement créatif propice à créer du lien social. Les intérêts sont donc clairs, mais les usages temporaires de ces espaces sont aussi déterminants dans leur futur aménagement. En effet, ils sont vecteurs de flexibilité et caractéristiques de la capacité de ces espaces à s'adapter aux aléas du marché et aux crises et à être mutable. Les usages temporaires sont de véritables outils d'adaptation et de flexibilité dans le système de planification qui facilitent la transformation de ces espaces vers des usages pérennes et renouvelés.

Deux types d'usages temporaires sont à distinguer. D'abord, ceux qui ne représentent qu'une alternative à une remise immédiate sur le marché et qui vont permettre dans le même temps d'améliorer la valeur marchande du site et d'encourager son redéveloppement à moyen terme. D'autre part, le fait de laisser des usages temporaires se développer est parfois un moyen de démontrer que ces mêmes usages peuvent être des bases innovantes d'un renouvellement à plus long terme qui participerait d'une régénération urbaine, culturelle et économique.

Le seul problème de ce processus « donnant-donnant » est que, lorsqu'un projet de réhabilitation pérenne voit le jour, les propriétaires restent gagnant (la valeur d'échange a augmenté), mais le devenir des acteurs temporaires est problématique. Ici, la façon dont les décideurs voient l'avenir de la friche et jusqu'à quel point ils envisagent d'y intégrer des processus de négociations et décisionnels multi-

⁶⁰ Définition bâtie à partir des informations tirées d'un article : Lauren Andres, Temps de veille de la friche urbaine et diversité des processus d'appropriation : la Belle de Mai (Marseille) et le Flon (Lausanne), Géocarrefour, Vol.81/2 Public-privé : enjeu de la régulation des territoires locaux, avril 2007, p.159-166.

acteurs sont déterminants. De la même manière, la capacité de leadership et d'innovation des acteurs temporaires peuvent conditionner leurs devenir. Même si ce type de renouvellement « bottom-up » a bien fonctionné à Marseille sur la friche de la Belle de Mai⁶¹, cela est loin d'être une généralité.

II- Une influence mutuelle entre friches culturelles et pouvoirs publics, au profit de ces derniers

A- L'évolution des politiques publiques culturelles

Nous l'avons évoqué, les friches culturelles sont nées en partie du constat que les politiques publiques culturelles étaient insuffisantes et ne remplissaient pas l'objectif, pourtant affiché, de démocratiser l'accès à la culture, en tout cas pas sur l'ensemble du territoire. L'occupation des espaces en déshérence a permis le développement de modes de gestion nouveaux et inédits, qui ont désorganisé les représentations classiques de la gestion culturelle publique. Ainsi, de nombreux rapports ont été bousculés à ce niveau. Les rapports au temps et à l'espace tout d'abord ont évolué : les friches sont des lieux idéals pour faire des happenings, organiser des représentations, des expositions et autres quand on le veut et non quand on le peut. Les contraintes ne sont plus. Aussi, il s'agit de lieux éphémères, les espaces sont modulables à souhait et différentes utilisations peuvent en être faites. Les rapports à la culture et à l'œuvre d'art ont également été modifiés. Au sein des friches culturelles, le maître-mot est pluridisciplinarité et la culture est systématiquement couplée avec d'autres champs. Par ailleurs, le rapport à l'œuvre d'art est plus « social », il y a un travail fait en amont des représentations ou des expositions et les artistes montrent les processus de fabrication. Enfin, les rapports à l'économie et au travail salarié ont changé. En effet, l'essence même de ces lieux alternatifs fait que les financements publics sont presque absents, garantie de l'indépendance, de l'autonomie de gestion et de la liberté de création. Tout repose donc presque sur l'économie du tiers secteur, mélange précaire entre l'économie de marché et l'économie publique⁶².

61 A Marseille, la friche de la Belle de Mai a vu le jour sur le site de l'ancienne Manufacture de Tabac dont l'activité a cessé en 1990. Suivant une stratégie de redynamisation économique (mettant l'accent sur la culture comme alternative au déclin économique, social et démographique) voulue par la Ville, l'adjoint au Maire de l'époque, Christian Poitevin, propose une utilisation temporaire. L'association Système Friche Théâtre s'installe alors en 1992, avec l'accord du propriétaire, la Seita (Société nationale d'Exploitation Industrielle des Tabacs et Allumettes) qui bénéficie d'une sécurisation du site et pense à un éventuel rachat futur par la collectivité. Le temps de veille est marqué par la multiplication de projets artistiques et culturels qui ont fait la renommée nationale et internationale de la friche. C'est progressivement que l'usage temporaire s'est transformé en usage pérenne, avec les mêmes acteurs et des activités qui n'ont pas changé.

62 Ce terme renvoie à l'économie sociale et solidaire qui regroupe des coopératives, mutuelles, associations, ... qui fonctionnent selon des principes d'égalité des personnes, de solidarité et d'indépendance économique. La dimension d'économie sociale, née à la fin du XIXe, s'est développée avec le socialisme utopique et le mouvement ouvrier. Quant au terme d'économie solidaire, il renvoie plus aux activités d'expérimentations de modèles économiques, comme le commerce équitable ou l'insertion par l'activité économique.

L'instauration de ces nouveaux rapports au sein des friches culturelles a sûrement contraint les politiques culturelles à muter. Sans avoir eu un impact direct (aucune référence explicite n'est faite aux friches culturelles), les pouvoirs publics ont fait évoluer la gestion culturelle en grande partie dans le sens qui était prôné par les « squatteurs » de ces sites.

C'est véritablement à partir des années 1980⁶³ que les choses changent et que la culture devient un axe politique majeur. Sa démocratisation se généralise à plusieurs titres : des champs d'activités comme les loisirs entrent dans les préoccupations des politiques culturelles, tout comme des arts dits « mineurs » tel que la BD, et les pratiques amateurs sont de plus en plus soutenues. Comme le souligne un décret⁶⁴ relatif à l'organisation du Ministère, ce dernier « a pour mission : de permettre à tous les français de cultiver leur capacité d'inventer et de créer, d'exprimer librement leurs talents et de recevoir la formation artistique de leur choix ». La culture prend une dimension plus sociale : l'épanouissement personnel passe au premier plan.

Parallèlement, la décentralisation culturelle débute, même si elle reste timide pendant quelques années. Cependant, elle reflète bien les préoccupations soulevées par les friches culturelles : les maisons de la culture, les centres d'action culturelle et les centres de développement culturel mettent l'accent sur la pluridisciplinarité et sur le besoin de créer du lien social. En plus d'une décentralisation « classique »⁶⁵, d'autres outils nationaux voient le jour et sont déclinés au niveau local, toujours dans l'objectif de favoriser le lien social. C'est la création de fêtes populaires : de la musique, du cinéma, journées du patrimoine, ...

Même en l'absence de références explicites aux friches culturelles, les politiques publiques culturelles ont évolué dans le sens de leurs revendications.

B- Une institutionnalisation croissante des friches culturelles : « de la précarité à la pérennité »⁶⁶, la perte de l'essence même des friches culturelles

L'influence entre les pouvoirs publics et les friches culturelles n'a pas été qu'unilatérale. En effet, les décideurs se sont progressivement intéressés à ces lieux, prenant conscience de leur potentiel

63 C'est avec l'arrivée de Jack Lang au poste de Ministère de la Culture en mai 1981 et suite à la décision du Président Mitterrand de développer ce champ que la culture connaît de nombreuses évolutions.

64 Décret n° 82-394 du 10 mai 1982, relatif à l'organisation du Ministère de la Culture qui était inchangée depuis 1959.

65 Décentralisation théâtrale par le biais des scènes nationales ; transfert des bibliothèques centrales de prêt et les archives passent sous la responsabilité des conseils généraux ; les DRAC, les FRAC et les FRAM, ainsi que les plans Etats/Collectivités participent quant à eux de la déconcentration mais ont pour effet de rapprocher la culture des citoyens.

66 Un des résidents de la Friche de la Belle de Mai a déclaré, en 1996 (date d'achat de l'usine par la Ville et l'établissement public Euroméditerranée), que ce transfert foncier représente « le passage symbolique de la précarité à la pérennité ».

de développement, avec l'idée de bâtir des structures plus pérennes, comme le montre l'exemple marseillais. Cependant, est-il vraiment possible de favoriser l'émergence de telles transgressions sans avoir de visées hégémoniques ?

Les différents exemples ont montré que l'installation de structures pérennes, doublée d'une certaine récupération politique anéantissait l'essence même des friches culturelles, même si des activités artistiques subsistent, ce n'est plus la même mentalité. Pour continuer sur l'exemple de la Friche de la Belle de Mai, c'est en 1996 que l'établissement public Euroméditerranée et la Ville achètent conjointement l'ancienne usine, avec Marseille qui reste maître d'ouvrage. Une réorganisation des lieux s'opère, autour du thème de la culture, et trois pôles distincts apparaissent (patrimoine, médias, spectacle vivant). En leur sein, une multitude d'acteurs publics interviennent : Etat, Communauté Urbaine Marseille-Provence-Métropole, Conseil Général, Conseil Régional, l'Union Européenne. STF et les associations qui étaient sur le terrain avant n'interviennent plus que dans le secteur du spectacle vivant. Face à cette multitude, les actions des trois pôles ne sont pas toujours convergentes et les avis sur la friche sont variés. Alors que pour P. Stefanini, ancien directeur adjoint chargé de l'action économique au sein de l'Etablissement public Euroméditerranée, l'objectif est « de mettre en place un district des industries culturelles et de la communication, et, au-delà, faire de Marseille une métropole ayant un secteur d'activité à part entière sur la production, la diffusion de produits culturels », les « anciens » de la friche craignent une industrialisation de leur pôle, alors que leur objectif était de lutter contre cela. Cependant, ils estiment également que l'arrivée des acteurs publics était un « deal nécessaire. Si ce deal n'avait pas existé, la Friche ne serait pas là aujourd'hui. A un moment, il a fallu inviter de lourds partenaires »⁶⁷. Par ailleurs, efficace en théorie, la Belle de Mai est pourtant caractéristique du manque de dialogue et de concertation, à la fois entre les pôles, mais aussi par rapport à la population. Là encore, on perd l'essence même de la friche culturelle qui considère le lien avec le quartier comme une des clés de réussite du projet. Brigitte Bertoncello⁶⁸ résume bien le résultat de la Belle de Mai : une « opération relativement déconnectée du quartier d'implantation, et seul symbole du désir des autorités publiques d'amorcer du renouveau ». La récupération des friches culturelles par les pouvoirs publics relève donc presque d'une instrumentalisation. Le succès de la Belle de Mai comme friche culturelle a poussé les autorités à s'emparer de cette opportunité pour améliorer l'image de la Ville, mais se faisant, elle en a éliminé toute l'essence. Ce succès a fait des friches culturelles une catégorie à part entière de l'action culturelle ; elles sont devenues incontournables dans l'image branchée et innovante des grandes métropoles⁶⁹. Les pouvoirs publics se servent donc des friches pour améliorer leur image urbaine et attirer les touristes, ce qui leur permet

67 Citations extraites de : Lauren Andres, « Temps de veille de la friche urbaine et diversité des processus d'appropriation : la Belle de Mai (Marseille) et le Flon (Lausanne) », *Public-privé : enjeu de la régulation des territoires locaux*, *Géocarrefour*, Vol.81/2, avril 2007, p.159-166.

68 Brigitte Bertoncello, « La friche de la Belle de Mai à Marseille : une vitrine dans un quartier populaire », *Revue Patrimoine de l'industrie*, numéro 14, 2005, p.59-66.

69 Certaines villes, comme Paris avec le 104, créé en 2008, en viennent même à « créer » leur friches.

bien souvent d'obtenir des labels ou d'être sélectionné pour recevoir tel ou tel événement⁷⁰, comme Marseille, Capitale Européenne de la Culture 2013. Les villes jouent la carte de la culture et instrumentalisent les friches industrielles qui rentrent dans le rang.

Ce que l'on pourrait désigner comme du marketing urbain pousse à s'interroger sur les conditions de survie de ces lieux, mais aussi sur la pertinence des friches qui se veulent lieux d'innovation et de lien social. Selon certains auteurs, « la pérennisation de ces espaces repose sur leurs capacités à faire partie intégrante des dynamiques urbaines, voire des politiques urbaines, et ce grâce à un juste dosage entre singularité et uniformité »⁷¹. Du fait de cette instrumentalisation, même si la dimension culturelle reste parfois, une mutation des projets de réhabilitation est en cours, vers de nouveaux concepts de quartiers.

Section II- Vers de nouveaux concepts de quartiers, plus durables

Les années 1970 et 1980 ont vu l'émergence des friches culturelles car elles répondaient à certains problèmes sociaux spécifiques de cette époque. Depuis les années 1990, les préoccupations ont évolué, notamment par rapport à l'exigence de développement durable. Face aux nouveaux problèmes qui se posent, mais aussi dans un souci permanent de valoriser l'identité des territoires, quoi de mieux que l'investissement de ces espaces en friches pour en faire des quartiers innovants, répondants aux spécificités de chaque territoire urbain dans lesquels ils s'insèrent et aux problèmes sociaux auxquels les décideurs doivent faire face.

I- Au cœur de ces nouveaux quartiers : l'exigence de double mixité

A- La mixité fonctionnelle : un enjeu décisif dans la construction de nouvelles centralités

Alors que la Charte d'Athènes misait sur une multifonctionnalité à l'échelle du territoire urbain, la Charte d'Aalborg⁷² la critique vivement et prône un mélange des fonctions urbaines à

70 Liverpool est maintenant classé au patrimoine mondial et a été Capitale Européenne de la Culture en 2008. Essen a été désigné Capitale Européenne de la Culture en 2010.

71 Lauren Andres et Boris Grésillon, « Les figures de la friche dans les villes culturelles et créatives. Regards croisés européens », *L'Espace géographique*, vol. XL, 2011/1. Et Boris Grésillon, « La reconversion d'un espace productif au cœur d'une métropole : l'exemple de la friche de la Belle de Mai à Marseille », *Rives méditerranéennes*, n°38, 2011.

72 Cette charte a été adoptée par les participants à la Conférence européenne sur les villes durables qui a eu lieu

l'échelle des quartiers. Elle vise la densité urbaine, afin notamment de limiter les déplacements motorisés, l'exploitation des ressources périphériques et le réchauffement climatique. Dès lors, les projets de réhabilitations de friches industrielles en milieu urbain se pensent de plus en plus à l'échelle de quartier, et bons nombres d'exemples sont caractéristiques de cette mixité fonctionnelle.

Le projet Dunkerque Grand Large⁷³, vise la réhabilitation de la zone portuaire par le développement d'un quartier sur la base du développement durable et afin de limiter l'étalement urbain. Pour réussir ce pari, la mixité fonctionnelle est un passage obligé : création d'habitats variés (bas et haut de gamme), espaces verts nombreux, activités culturelles⁷⁴, activités de sports et loisirs autour du port de plaisance, commerces, espaces citoyens pour qu'ils puissent échanger sur leurs attentes et leurs idées pour le développement du quartier. Par la création d'un lieu de vie convivial et responsable, l'image de la ville est améliorée, le quartier attractif et l'étalement urbain relativement contenu.

Le projet Hammarby Sjöstad⁷⁵ de Stockholm s'enracine dans un ancien quartier industriel au sud de l'archipel de la capitale. Ce modèle de développement durable intègre la multifonctionnalité comme une des clés de son succès. Né en partie du besoin criant en logements, le projet intègre une grande part de construction d'habitats de différents standings. Par ailleurs des espaces publics sont prévus pour les citoyens, et l'aspect économique n'est pas laissé de côté (commerces et entreprises), tant et si bien que de plus en plus de sièges sociaux viennent s'y installer.

Pour n'en citer qu'un autre, Rotterdam a également misé sur une double intégration économique et urbaine avec le nouveau quartier Kop Van Zuid qui s'est développé sur d'anciennes zones portuaires sur la rive sud de la Meuse. Pour pallier à la disparition d'une zone portuaire internationale, il faut développer des fonctions immatérielles qui auront cette même dimension : pôle tertiaire de services et d'activités de commerce international qui attire des sièges sociaux, soutenu par la présence de logements, d'activités culturelles et de loisirs, autour d'une mise en valeur architecturale et urbaine.

Pour une réhabilitation réussie, il faut donc créer de nouvelles centralités, incluant les services et les activités dont les nouveaux locataires auront besoin, pour limiter l'étalement urbain et les migrations pendulaires.

à Aalborg le 27 mai 1994. Nous reviendrons sur cette Charte et son rôle dans le développement durable des villes plus loin dans le développement.

73 Deuxième phase du projet Neptuné lancé en 1991 qui avait pour objectif de retourner la ville vers les bassins portuaires, la phase Grand Large vise elle à créer un quartier durable reposant sur la stratégie de l'Agenda 21 local (mixité et diversité sociale, gestion maîtrisée et raisonnée des énergies et des ressources, flexibilité économique).

74 La vie culturelle du nouveau quartier s'organise autour de la Cathédrale, ancienne friche réhabilitée qui accueille le siège de la FRAC.

75 Ce projet est né en 1990 suite à la candidature de la capitale suédoise pour les Jeux Olympiques d'été 2004. Malgré la défaite, la ville s'engage dans la réhabilitation de ce quartier devenu référence mondiale en matière environnementale, comme nous le verrons dans la suite du développement.

B- La mixité sociale : un enjeu central difficile à mettre en œuvre

Si un quartier veut tendre vers la durabilité et être un succès, la seule mixité fonctionnelle n'est pas suffisante. Il faut une part de mixité sociale, une des exigences du développement durable. Elle s'entend comme « la cohabitation, dans un espace donné, de personnes issues de catégories socio-économiques différentes (niveau de formation, de vie, origines, âge, ...) »⁷⁶.

Il s'agit d'un aspect difficilement appréhendé dans la mise en œuvre d'éco-quartiers européens car il pose des problèmes de définition, de justification et de mise en œuvre. « Tributaire des dynamiques de ségrégation socio-spatiale, de gentrification et de relégation sociale observées dans les villes »⁷⁷, la mixité sociale a des enjeux économiques d'une part. C'est surtout par le biais de l'habitat⁷⁸ qu'est déterminée la classe sociale qu'on cherche à attirer, mais aussi via le cadre de vie et les équipements proposés. La mixité sociale mise en œuvre dans ces quartiers veut limiter la ségrégation et la « ghettoïsation ». Enfin, un enjeu environnemental est aussi présent : la réduction de l'empreinte écologique des villes passe par l'amélioration des performances énergétiques des logements de tous les ménages, pas seulement des plus aisés. Il faudrait donc imaginer des dispositifs d'aides financières pour que les ménages les plus défavorisés puissent, eux aussi, accéder à des logements durables. Le projet suédois Hammarby Sjöstad ne fait pas figure d'exemple ici. La mixité sociale n'était pas citée comme un des objectifs du projet et cette lacune pose un véritable problème car les populations les plus défavorisées ne participent pas au développement et restent reléguées dans les « mauvais » quartiers. Cela pose véritablement la question de la place de la mixité sociale dans des projets de développement de quartiers durables, et sur les moyens pour l'atteindre. A Stockholm comme ailleurs en Europe, ces quartiers réhabilités sont très souvent prisés de jeunes familles aisés et des bobos attirés par le mainstream écologique. Ils sont presque facteurs de stratification sociale, alors qu'ils devraient tout développer pour l'empêcher.

Comme le rappelle la Charte d'Aalborg, « les populations les plus démunies sont les plus touchées et les villes veulent intégrer à la protection de l'environnement les exigences sociales ». Comment dès lors inventer la mixité sociale ?

Le projet Grand Large s'est donné comme objectif d'atteindre la mixité et la diversité sociale. Le levier d'action a été d'imposer la construction de 40% de logements sociaux. Par ailleurs, afin de faciliter les échanges et le dialogue entre les habitants, des maisons de quartiers ont été créées et le quartier se veut à échelle humaine, afin que les nouveaux usagers s'y sentent bien et puissent se rencontrer. Outre-Atlantique, il semble que la mixité soit plus aisément atteignable. A Détroit par exemple, c'est via le

76 Laurent Thévoz, Guillaume Dekkil, *Les Dimensions sociales des projets de mutation des friches urbaines : négociation, participation et mixité sociale*, Office Fédérale du Logement (Suisse), 2009.

77 Voir note 76.

78 Le problème est que dans le cadre d'un développement durable, les coûts liés à la construction d'un habitat aux normes sont plus élevés.

recentrage sur le niveau local que la mixité prend sens. Suite aux émeutes des années 1960 et au déclin industriel des grandes sociétés qui y avaient élu domicile, ce symbole de l'industrie américaine n'a cessé de se vider de ses habitants et de ses commerces préférant le soleil et le pétrole du sud du pays, laissant une ville en « ruines ». Rejetant une réhabilitation trop économique et gigantesque, les habitants de la ville mise sur un développement urbain local. Des mouvements autonomes d'autogestion ont fait leur apparition. Quel que soit leur origine et leur niveau social, les partisans de ce mouvement prônent pour un mode de vie basé sur le « do it ourselves » qui suppose une réappropriation des moyens de production afin de s'affranchir des industries qui sont parties mais continuent d'inonder les marchés avec leurs produits. La consommation collaborative est l'autre credo de ces habitants déçus du capitalisme sauvage : jardins communautaires improvisés, aides mutuelle entre les citoyens pour des travaux divers et réutilisation des technologies pour fabriquer ce dont ils ont besoin, à la façon de fablab.

Concrètement, Laurent Thévoz et Guillaume Dekki⁷⁹ ont identifié des facteurs complémentaires et cumulatifs de réussite pour la mixité sociale : volonté politique de l'implanter dès le début du projet ; moyens locaux (financiers) indispensables pour supporter les surcoûts des avancées technologiques ; soutien financier d'une entité régionale ou nationale ; implication d'entités locales spécialisées ; adéquation entre les besoins locaux et l'offre de logements à venir ; l'accès au foncier et les capacités d'intervention sur le marché de l'habitat

II- Contre une « ville générique »⁸⁰, des projets innovants et durables spécifiques à chaque ville

A- Des projets innovants qui s'adaptent aux lieux et à leurs enjeux

Pour contrer le développement de la « ville générique » telle que nous la décrit Rem Koolhaas, la réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain en vue de la construction de quartiers innovants et durables est une véritable opportunité. Rem Koolhaas⁸¹, après avoir effectué une longue période d'études (dix ans) sur l'Asie et ses mégapoles à la croissance exponentielle, développe le concept de la ville générique, liée à la mondialisation et à la croissance urbaine sans précédent. Ces deux derniers faits ont comme conséquences, selon lui, l'homogénéisation des villes qui deviennent un simple moyen pour satisfaire une offre et une demande. Les mégapoles à la croissance exponentielle sont un parfait exemple de ville générique, en pleine explosion économique et démographique et en

79 Voir note 76. Les deux auteurs ont dégagé ces facteurs de réussite suite à l'étude de trois cas : Mulhouse, Müllerpier et Bussigny.

80 Rem Koolhaas, *La Ville générique*, 1994.

81 Rem Koolhaas est un architecte, théoricien de l'architecture et urbaniste hollandais. Il est également professeur en architecture et design urbain à la Harvard Graduate School of Design.

perpétuelle mutation. Dans cette tourmente, l'identité des villes se dissout, chaque bâtiment a une vie propre et est autonome par rapport aux autres ; l'architecture est vécue comme réponse immédiate à la demande mais elle n'est pas intégrée ni pensée dans un maillage urbain réfléchi. Le débat lancé par Rem Koolhaas soulève d'importants enjeux sociaux, politiques et urbanistiques quant à savoir si les villes contemporaines perdent leur identité⁸². Cependant, est-ce vraiment les seuls effets de la mondialisation ? N'y a-t-il pas malgré tout des démarches spécifiques qui tentent de maîtriser ces phénomènes liés à la mondialisation (culture de masse, consommation, mobilité, ...), des processus de fabrication urbaine ancrés dans le local et portés par les citoyens ?

L'exemple de la réhabilitation des friches industrielles en quartier est bien une illustration de telles démarches. En effet, en se bâtissant sur l'histoire du territoire, en conservant des traces du passé et en utilisant des matériaux présents aux alentours, ainsi qu'une architecture souvent typique (les habitats construits à Dunkerque rappelle les maisons à galbe du nord), l'urbanité générée par ces projets de réhabilitation assoit plus l'identité du territoire et de la ville qu'elle la dissout. De plus, l'innovation mise en œuvre dans ces projets est emblématique de la volonté de créer une nouvelle urbanité, inédite mais pas isolée du reste de la ville (pas une ville dans la ville mais un vrai quartier). Examinons le projet du quartier créatif Manufacture Plaine Achille de la Ville de Saint-Etienne où l'innovation prend une place considérable et ce à plusieurs niveaux. D'abord, tout ce qui a pu être réutilisé pour les aménagements extérieurs l'a été (transformations, adaptations) : arbres, luminaires, mobilier urbain, ... Les matériaux utilisés (bois, béton, acier), au-delà de respecter les normes environnementales, sont sobres et facilement remplaçables. Les nouvelles plantations ont été sélectionnées pour leur capacité d'adaptation au sol et au climat. La nouvelle technique de stabilité fertile⁸³ appliquée aux sols les a rendu résistants et faciles à entretenir ; grâce à cela, les espaces publics sont aussi plus polyvalents, tout comme les éléments modulaires en béton qui, agencés ensemble, forment de nouveaux motifs et inventent un sol original. L'innovation de ce projet concerne aussi le rapport qu'il développe aux citoyens, appelés à « écrire le site »⁸⁴, participer et s'investir dans le devenir de leur quartier. Enfin, c'est aussi de nouveaux usages qui vont voir le jour dans ce quartier créatif⁸⁵.

82 Béatrice Mariolle et Antoine Bres, « L'architecte et la ville : à plusieurs voix sur Rem Koolhaas », *Mouvements*, n°39-40, La Ville Monde, 2005/3, p.182-189.

Dans cet article, la ville générique est définie comme « libérée de l'asservissement au centre, débarrassée de la « camisole de force » de l'identité, marquée par les forces de la mondialisation, le tourisme de masse, les véhicules individuels, le repli sur la sphère privée ... ».

83 La stabilité fertile allie l'agrément d'une prairie et la résistance d'un stabilisé. Ce sol multifonction est très résistant et supporte le passage des piétons comme celui occasionnel de véhicules. Perméable, résistant et facile d'entretien, il est aussi peu coûteux.

84 Terme que l'on retrouve sur l'ensemble des documents de l'Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne à propos du quartier Manufacture Plaine Achille.

85 Au sein du quartier créatif, de nouveaux concepts de restaurant, commerces et activités devraient voir le jour, par exemple une nouvelle façon d'expérimenter et d'échanger la musique.

B- Les difficiles exigences du développement durable

En plus de la double mixité fonctionnelle et sociale mise en œuvre dans les nouveaux quartiers bâtis sur d'anciennes friches industrielles, les porteurs de projet souhaitent intégrer les exigences du développement durable. Cette dimension aide aussi à lutter contre la ville générique au sein de laquelle le gaspillage est fréquent (les constructions se multiplient sans être réfléchies ni intégrées dans le tissu urbain ; demain, elles ne satisferont plus la demande et disparaîtront). Cependant, ces exigences peuvent se révéler compliquées à mettre en œuvre, et la législation de chaque pays rend leur application inégale.

Le modèle à suivre en la matière est celui de Hammarby Sjöstad de Stockholm, symbolique de la boucle du développement durable. La planification de ce projet s'est orientée autour de six objectifs⁸⁶ : décontamination des sols doublée de la revalorisation des terrains par des espaces verts et un cadre de vie attractif ; utilisation de sols déjà construits et de matériaux sains ; développement maximal des transports en commun grâce à une multiplication des réseaux et des moyens de communication ; diminution de la pollution sonore (plafonnement) ; optimisation des services d'eau, d'énergie et de déchets. Grâce à une vision transversale et globale du développement durable et à une gouvernance intégrant le maximum d'acteurs compétents, des synergies se sont construites et un modèle dit « éco-cycle »⁸⁷ est né. Démarche intégrée et innovante, ce modèle intéresse les décideurs publics et les urbanistes à travers le monde notamment parce qu'il tend à l'autonomie énergétique du quartier. Il est intéressant de noter également la préoccupation du maillage des infrastructures – afin de diminuer l'utilisation de la voiture – a été pensée dès la conception du projet. À Stockholm, l'idée d'une ville dans la ville est complètement rejetée au profit d'un véritable quartier, intégré au tissu urbain existant (voies ferrées, réseaux d'autobus, ...).

Ce projet fait écho au Mouvement Natural Step⁸⁸, séries de principes utilisés en Suède pour réhabiliter les friches selon les principes du développement durable. La réutilisation et le recyclage maximaux des ressources consommées, cent pour cent renouvelables, permettent un fonctionnement en boucle et une production autoalimentée. Si tout cela est respecté, alors le quartier devrait devenir autonome sur le plan énergétique.

86 L'idée est que si ces objectifs sont correctement mis en œuvre, les performances environnementales des logements du nouveau quartier devraient être doublées par rapport au niveau des années 1990.

87 The Swedish Eco-Cycle Model a identifié quatre conditions générales qui pourraient permettre d'atteindre le développement durable et une économie des ressources : ralentissement des extractions des métaux combustibles fossiles ; ralentissement de la production de matériaux d'origine humaine ; protection de la biosphère ; usage plus juste et efficace des ressources naturelles, ce qui suppose une amélioration de l'efficacité technique et organisationnelle de tous les pays.

88 Ce mouvement a été initié par un groupe, créé par un médecin suédois, Karl-Henrik Robert dans le but de préciser dans quelles conditions optimales le développement durable peut s'épanouir. Ce groupe s'est transformé en un puissant réseau de plus de 10 000 suédois. Une soixantaine de compagnies et autant de municipalités utilisent ces principes dans leurs projets.

Même si ce modèle est le bon exemple à suivre, la mise en œuvre de ces principes restent dépendantes de beaucoup d'éléments variables d'un pays à l'autre : volonté politique des décideurs impliqués dans le projet ; exigences gouvernementales en la matière ; législation ; développement des technologies propres ;...

Sur le papier, tout paraît idéal pour bâtir des quartiers innovants et durables. Cependant, la pratique montre que la mise en œuvre de tels projets, souvent d'envergure donc très lourds à tous les niveaux (logistique, économique, ...), peut se révéler difficile. Par ailleurs, « l'opportunité de repenser la ville sur de nouveaux agencements productifs exige des forces urbaines capables de prendre en compte leurs multitudes ... pour dépasser les investissements d'État ou la recherche de profit immobilier »⁸⁹. Quels sont donc les éléments qui permettent de mener à bien ces projets ?

Chapitre IV- Entre gouvernance, échelon local et financements, une délicate mise en œuvre des projets de réhabilitation

Il s'agit maintenant de se pencher sur l'ensemble des problèmes qui peuvent se poser lors de la mise en œuvre des projets de réhabilitation de friches industrielles en milieu urbain. Peu nombreux, ils sont pourtant sources de grandes difficultés pouvant aller jusqu'au blocage complet des projets. Dans le même temps, il convient d'évoquer leurs solutions, clés de réussite d'une mise en œuvre efficace.

Section I- Une multitude d'acteurs engagés : le difficile équilibre de la gouvernance

Autour de ces projets de réhabilitation gravite une multitude d'acteurs : décideurs publics, investisseurs privés, urbanistes, architectes, associations, ... qu'il est souvent difficile de faire avancer dans le même sens. Surtout, les processus sociaux en jeu sont souvent négligés, alors que la population locale doit être intégrée aux processus de négociation et de décision si le quartier réaménagé vise la durabilité.

⁸⁹ Michèle Colin, « Nouvelles urbanités des friches de l'époque industrielle », *Ville et mondialisation, Multitudes*, Vol. 6, septembre 2001.

I- Des acteurs aux intérêts multiples difficiles à fédérer

A- Plusieurs groupes ; intérêts variés

De plus en plus d'acteurs sont mêlés au processus de réhabilitation des friches, et ce pour plusieurs raisons : intérêts croissants pour développer leur potentiel et en tirer parti ; enchevêtrement des compétences et des échelons de décisions au niveau des territoires ; mise en jeu de nombreux champs d'activités pour servir des usages futurs variés.

Plusieurs groupes d'acteurs sont identifiables au sein de tels processus⁹⁰. Tout d'abord, les groupes communautaires, dont les intérêts rejoignent parfois ceux de la reconversion des économies locales, de la relance par l'industrie ou de la réorientation vers le récréo-tourisme. Par ailleurs, l'administration municipale voit plutôt en la réhabilitation un levier pour mettre en valeur les terrains avec l'objectif de voir croître sa rente foncière. Dans le même temps, les associations et groupes écologistes insistent pour mettre en œuvre un développement durable. Enfin, les promoteurs voient dans ces friches une opportunité de développer des zones résidentielles financièrement rentable. Dès lors, la mise en place d'un plan d'aménagement global devient délicate.

Dans la pratique, et notamment en France, c'est encore plus compliqué. Le projet Confluence à Lyon en témoigne. Il a été lancé en 1995 par la municipalité, avec une très haute exigence de la part de Raymond Barre, alors maire : « si Lyon abandonne le projet du confluent, elle redeviendra une petite ville de province ». Ce projet a donc de gros enjeux et un jeu d'acteurs complexe s'est mis en place. Tout d'abord, une société d'économie mixte a été créée, SEM Confluence, en juillet 1999 pour promouvoir et réaliser l'opération. D'autre part, la Communauté Urbaine de Lyon et la Ville sont maîtres d'ouvrage et financent 50% du projet, l'autre partie se constitue de capitaux privés⁹¹. Deux architectes, François Grether et Michel Desvignes, ont été sélectionnés pour établir un plan d'urbanisme, selon un schéma évolutif et modulable qui prend en compte le très long terme. Selon eux, « ce projet à cent projets » nécessite l'implication de nombreux cabinets d'architecture et d'urbanisme, ainsi que des maîtres d'œuvre variés. Enfin, des partenaires fonciers publics sont associés au projet sous formes diverses (Voies Navigables de France, SNCF, Réseau Ferré de France, EDF, ...).

De la même manière, le projet Île de Nantes met en jeu autant d'acteurs : Nantes Métropole et la Ville ont initié et financent en grande partie le projet. Ces deux entités sont aussi chargées du pilotage politique, c'est-à-dire notamment la vérification des conditions de mise en œuvre et l'articulation avec les autres politiques publiques. La Société d'Aménagement de la Métropole Ouest Atlantique (SAMOA) a été créée en 2003 par la Communauté Urbaine de Nantes pour assurer la maîtrise d'ouvrage⁹². L'équipe de maîtrise d'œuvre est quant à elle composée de plusieurs organismes. Le

90 Diâne Saint-Laurent et Gilles Sénécal, *Les espaces dégradés : contraintes et conquêtes*, 1999.

91 Voir annexe. Le capital de 1 829 338 Euros se dispache entre 12 acteurs, privés et publics.

92 Cette maîtrise d'ouvrage est établie dans le cadre d'une convention publique d'aménagement avec la

conseil général Loire Atlantique, le conseil régional des Pays de la Loire, l'Etat et l'Union Européenne sont aussi associés à travers diverses formes de soutien financier.

Face à cet enchevêtrement, il est difficile de faire coopérer tout le monde, mais cela est pourtant indispensable pour mener à bien les projets.

B- Les outils d'une coopération nécessaire

Plusieurs éléments doivent être mis en œuvre afin d'optimiser les chances de collaboration entre tous ces acteurs et donc les chances de réussite du projet. La mise en place d'une gouvernance est nécessaire pour une gestion qui intègre l'ensemble des acteurs et leurs intérêts dans les processus de négociations et de décisions.

Commençons tout d'abord par évoquer quelques exemples. Barcelone a voulu s'inspirer du modèle américain des *waterfront* pour remodeler sa façade maritime⁹³. Mais, pour ne pas tomber dans l'écueil d'un port coupé de la ville, Barcelone a insisté pour mobiliser l'ensemble des forces de la cité afin que le projet ne soit pas une tentative isolée. Dès lors, un plan stratégique a réussi à faire coopérer l'ensemble des acteurs locaux, les institutions et les associations de la ville. Le quartier Barceloneta est représentatif de ce succès, qui s'explique en grande partie par la particularité de l'Espagne d'être un pays décentralisé au sein duquel les multiples intérêts ne se contentent pas de la rente de l'Etat central mais sont contraints de se mobiliser et d'agir ensemble pour faire évoluer les choses.

Les exemples de la réhabilitation des ports de l'Europe du nord sont aussi caractéristiques d'une bonne gouvernance qui s'explique assez facilement. En effet, le statut municipal des ports a permis à la fois une appropriation rapide de ces espaces et un règlement des conflits d'intérêts entre représentants publics et acteurs du port qui débattent au sein d'une même institution.

L'échelle locale et la diminution des processus administratifs, ainsi que la facilitation des échanges, des négociations et du dialogue sont des outils pertinents pour faire coopérer les acteurs au mieux. Parallèlement, la mise en réseau des acteurs pour qu'ils bâtissent un projet commun nourrie des intérêts de chacun est un autre outil efficace. La négociation et la médiation externe très amont des aspects financiers et fonciers sont aussi des éléments à intégrer, tout comme l'adaptation des administrations aux échéanciers.

Métropole et pour une durée de 20 ans.

93 Cette décision a été prise en vue de l'accueil des Jeux Olympiques d'été de 1992.

II- Des processus sociaux souvent négligés : l'importance d'intégrer les populations locales dans la gouvernance pour des projets plus durables

A- La participation de la population : un facteur clé pour la durabilité des projets de réhabilitation

La dimension sociale des quartiers durables est très importante, mais pas seulement au niveau de la mixité, sinon aussi au niveau de la participation des citoyens à la mise en œuvre concrète du projet. Ils doivent participer à la gouvernance qui s'entend ici comme le « processus d'échange volontaire entre une organisation qui accorde un certain degré aux personnes touchées par elle et ces personnes, qui acceptent en retour un degré de mobilisation en faveur de l'organisation »⁹⁴.

Dans leur étude, Guillaume Dekkil et Laurent Thévoz ont identifié trois degrés de participation⁹⁵ : l'information (les citoyens ont simplement accès aux données et aux documents) ; la consultation (la population est appelée à donner son avis qui est plus ou moins pris en compte par les autorités) ; la concertation (les habitants participent directement aux processus décisionnels ; il s'agit d'une codécision qui peut intervenir lors de la planification mais aussi de la gestion du quartier). La façon dont s'organise cette participation et ses caractéristiques sont déterminantes dans la qualité de la production urbaine finale. Cependant, la spécificité des friches industrielles rend cette participation délicate à mettre en œuvre. En effet, les représentants légitimes de la population de futurs usagers sont difficiles à identifier et, s'ils le sont, à mobiliser.

La participation, contrairement aux processus de négociations entre acteurs, est optionnelle et très variable, selon les spécificités locales et la volonté politique. En contrepartie, elle n'est pas figée et peut évoluer selon les forces en présence et les étapes du projet. Dans leurs études de cas, Guillaume Dekkil et Laurent Thévoz ont déterminé les conditions locales à réunir pour une participation optimale. Du côté politique, les autorités doivent être ouvertes et prêtes à partager leur pouvoir décisionnel ; elles doivent aussi inciter et fournir des moyens (financiers et matériels) pour que la population s'auto-organise et devienne un acteur collectif, véritable partenaire. Du côté de la société civile, la population doit véritablement se mobiliser et proposer des réponses concrètes et légitimes afin d'être prise au sérieux et capable de négocier.

Cette participation est déterminante : il ne faut pas la négliger car elle conditionne la durabilité du quartier sur le long terme, et ce à plusieurs titres. Tout d'abord, la participation permet d'innover en termes technologiques et organisationnels car le projet répondra au plus près aux exigences de la population. Par ailleurs, l'engagement citoyen facilite la mise en œuvre et la rapidité du projet. Enfin, c'est l'assurance de pérenniser le nouveau quartier car les liens entre les aménagements mis en place et

⁹⁴ Gobout, *La participation contre la démocratie*, Montréal, Ed. Saint-Martin, 1983.

⁹⁵ Voir annexe 2.

les comportements des nouveaux usagers seront plus forts. Leur participation les incite à développer des comportements respectueux de l'environnement et des nouveaux aménagements. Même si le dernier mot revient toujours aux autorités publiques, la participation citoyenne aux différentes phases du projet renforce son caractère légal et sa légitimité, et accroît ses chances de pérennité.

B- Les outils pour intégrer en pratique la population

La gouvernance mise en place dans la réhabilitation en éco-quartier de la friche de la Zone de l'Union⁹⁶ dans le nord de la France est représentative d'une implication de la population. Malgré la fermeture des usines, certains habitants sont restés et ont créé un collectif d'habitants qui a poussé la communauté urbaine et les communes concernées à lancer un plan de renouvellement urbain. C'est en mai 2005 que des associations, créées notamment par les habitants et d'anciens salariés restés sur place, décident de constituer le « collectif de l'Union », avec l'aide de l'Université Populaire et Citoyenne de Roubaix. Il a pour objectif d'offrir un espace et des outils spécifiques afin que les citoyens puissent dialoguer avec les pouvoirs publics. Il s'agit donc d'une entité de médiation, à l'initiative citoyenne, afin que les habitants ne soient pas laissés de côté et qu'ils aient la possibilité de signifier aux décideurs leurs attentes et leurs besoins, qui se concentrent surtout autour de l'environnement, mais aussi de la reconversion économique selon une approche d'économie solidaire. Les outils mis en œuvre sont multiples : entre autres, le benchmarking et les journées d'études ont permis aux citoyens de faire des propositions concrètes⁹⁷, supportées par la création de nouvelles associations selon des processus coopératifs et innovants. Les premières assises de l'Union ont eu lieu en 2009, s'intéressant particulièrement aux projets d'habitats coopératifs. Enfin, la participation de la population est maximale et va même jusqu'au choix des noms des rues, places, ... du futur quartier grâce à la mise sur pieds du « laboratoire des noms »⁹⁸. La participation sociale est bien au rendez-vous, tant est si bien que beaucoup d'universitaires et de chercheurs viennent s'en inspirer et même parfois accompagner ce processus de gouvernance.

D'autres projets de réhabilitation intègre les habitants à certaines étapes, comme à Stockholm où des associations locales se sont créées et ont été consultées. A Hambourg, la municipalité a pris l'initiative

96 Vaste ensemble foncier (80 hectares), la Zone de l'Union s'étend entre les villes de Roubaix, Tourcoing et Wattrelos. Elle est devenue friche industrielle et urbaine dans les années 1990, suite aux crises du charbon, de la métallurgie et du textile. Un projet de réhabilitation lancé dans les années 2000 veut la transformer en éco-quartier. Elle a d'ailleurs reçu plusieurs distinctions pour le travail réalisé et à venir (reconnu « projet d'avenir » dans le cadre du concours du Ministère de l'Ecologie « éco-quartier » en 2009 ; primé « Grand prix national Eco-Quartier 2010 » parmi 24 projets en lice sur l'ensemble du territoire français).

97 En 2009, les habitants ont proposé la création de plusieurs hectares de maraîchage, qui fonctionneraient sur les principes des AMAP ; une demande a aussi été faite pour la création de 600 logements groupés écologiques et des espaces d'éducation populaire qui permettraient d'informer les usagers et de les sensibiliser au développement durable.

98 C'est la commission intercommunale qui a souhaité mettre en place cet atelier, animé par l'écrivain Franck Pavloff et l'architecte Patrick Bouchain.

de mettre en place de Bauforum, ateliers d'urbanisme ouverts aux habitants qui, avec le travail de grands noms de l'architecture et d'urbanistes locaux, composent des projets de développement. Ainsi, élus, techniciens et population sont mobilisés pour penser l'évolution de la ville en fonction d'objectifs généraux, convenables à tous.

La gouvernance n'est cependant pas l'unique gage de réussite de la mise en œuvre des projets de réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain.

Section II- Les autres exigences d'un projet de qualité et pérenne

La grande variété des acteurs et, partant, des intérêts, n'est pas le seul frein aux projets de réaménagement. Ainsi, il est nécessaire que le projet soit porté avant tout par les acteurs locaux et qu'il soit surtout intégré à un plan d'aménagement à ce même échelon. Par ailleurs, la difficulté d'évaluer les retombées économiques de tels projets posent également problèmes, surtout lors de la recherche de financement.

I- Echelon local et projet intégré

A- L'ère du projet urbain décentralisé : « *think global, act local* »

Plusieurs entraves se posent au bon développement des projets de réhabilitation. Notamment, l'enchevêtrement des échelons de compétences entre les différents niveaux territoriaux français rend la conduite de projet complexe. En effet, le porteur de projet doit prendre en compte l'ensemble de ces échelons, leurs intérêts, la part de financement qu'ils accordent et composer avec tous ces éléments. Par ailleurs, la prégnance de la tradition d'un état centralisateur n'arrange pas les choses. « La toute-puissance de l'urbanisme d'Etat des trente glorieuses et de ses instruments uniformes de planification » n'ont pas laissé beaucoup d'espaces aux villes et aux territoires pour affirmer leurs spécificités. Pour optimiser la conduite des projets, il faut donc passer à l'échelon local : aux projets urbains décentralisés, qui consiste « à mobiliser les responsables locaux pour mettre en place une approche sans démarche programmatique, évolutive sur le long terme qui tente de mettre sur pied des processus de concertation avec la population »⁹⁹. Il faut que l'échelon local prenne le pas sur les impératifs

⁹⁹ Ces deux citations sont extraites de : Michèle Colin, « Nouvelles urbanités des friches de l'époque industrielle », *Ville et mondialisation, Multitudes*, Vol. 6, septembre 2001.

d'aménagement du territoire nationaux ; qui mieux que les responsables locaux peuvent savoir comment réhabiliter les friches industrielles et comment les adapter aux spécificités de leur territoire.

Cet impératif de mettre le local sur le devant de la scène répond aussi au credo du « think global, act local ». Très souvent utilisé dans le champ environnemental, la parenté de ce « dicton » est pourtant attribuée à un urbaniste écossais, Patrick Geddes¹⁰⁰. En substance, l'auteur explique que l'identité et le caractère local se développent uniquement grâce à une prise en main adéquate et locale, une prise en compte de l'environnement dans son ensemble et la considération des caractéristiques du lieu concerné. L'aménagement urbain est un excellent moyen pour comprendre la philosophie « think global, act local ». En effet, l'aménagement urbain impacte considérablement l'environnement au sein duquel il se développe. La façon dont il se pense et dont il est construit est capitale. Dès lors, les porteurs de projets doivent prendre en compte les spécificités du territoire sur lequel ils vont développer ce projet. Dans le cas des friches, ils doivent penser aux populations alentours, aux futurs usagers et à la charge historique et identitaire de la friche¹⁰¹.

L'échelon local doit devenir l'échelon de référence en matière d'aménagement urbain et de réhabilitation des friches, pour être au plus près des problèmes, les anticiper au mieux, et pouvoir répondre aux besoins de la population locale tout en respectant les spécificités du territoire. Rappelons l'exemple de Barcelone qui, grâce à l'absence d'un état central fort et à l'affirmation des spécificités locales via les communautés autonomes, a réussi la transformation de sa façade maritime, loin d'un *waterfront* à l'anglo-saxonne, mais bien comme quartier intégré à part entière dans le paysage urbain.

Comme le souligne Gérard Leras, conseiller spécial à la politique foncière de la région Rhone-Alpes, « c'est le devoir des collectivités que de concentrer leurs opérations d'habitat, industrielles et commerciales sur les friches existantes et à l'intérieur des zones urbaines (pour préserver les espaces naturels et agricoles) »¹⁰².

B- L'exigence de projets intégrés à l'aménagement local

Les projets de réhabilitation isolés, sans lien ni référence au tissu urbain existant, sont généralement voués à l'échec, du moins ils ne rencontrent pas les effets escomptés. Typiquement, les *waterfront* à l'américaine n'ont pas rencontré un franc succès, à cause justement de l'absence

100 Patrick Geddes était un biologiste, sociologue et urbaniste avant-gardiste du XXe. Même si la phrase « think global, act local » n'apparaît comme telle dans son ouvrage *Cities in evolution* de 1915, l'idée est déjà là.

101 La Banque mondiale a publié un article, *Strategic Urban Environmental planning*, en 2011, qui explique, en substance, que la mise en place de stratégies urbaines environnementales nécessite une prise en compte des problèmes déjà existants à ce niveau, leur comparaisons et leur priorisation, afin de définir des objectifs précis et les mesures qui permettront de les atteindre.

102 Cette phrase date de la mise en place de la nouvelle stratégie foncière de la région (octobre 2011), qui fait la part belle aux friches industrielles en milieu urbain.

d'infrastructures qui les a empêchés de se développer et d'être attractifs. Une des clés de réussite est donc un aménagement intégré du territoire. Le projet de réhabilitation doit s'insérer dans les infrastructures existantes pour qu'il fasse sens au cœur du périmètre urbain. L'aménagement doit être global, avec du lien, pas seulement physique (transports en communs par exemple), mais aussi symbolique, social : il faut que les nouveaux usagers puissent aussi se sentir chez eux, et non pas enfermés dans un périmètre urbain sans lien avec l'extérieur (la création de maisons de quartier qui regrouperaient un quartier ancien et un réhabilité serait par exemple une bonne initiative).

Si le projet doit s'intégrer dans le plan d'aménagement de la ville, il doit aussi répondre à ses exigences. Un bon moyen d'intégrer le projet de réhabilitation est d'utiliser l'ensemble des documents d'urbanisme qui servent à l'aménagement : Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), Plan Local d'Urbanisme (PLU), Plan de Déplacement Urbain (PDU), Programme Local d'Habitat (PLH), Schéma régional de développement économique, Charte écologique, Agenda 21 locaux, ...

Dans les grandes villes, l'Inventaire Historique Urbain (IHU) permet de récupérer l'ensemble des données concernant les terrains et les sites. Une bonne connaissance du terrain permet de déterminer le potentiel de la friche industrielle, ce qui permet de développer une politique d'aménagement adaptée, planifiée et parée aux risques.

A noter enfin que l'aménagement du territoire intègre aussi de plus en plus les exigences de développement durable et qu'il est donc important que les projets de réhabilitation fassent de même.

II- La difficulté de lever des fonds pour des projets aux effets incertains

A- Les différents types de financement des projets de réhabilitation

Une fois les questions de volonté politique, de gouvernance, d'implication des citoyens, ... réglées, alors il faut trouver les financements pour les projets de réhabilitation.

Tout d'abord, il s'agit de susciter l'intérêt des investisseurs potentiels. Plusieurs moyens sont à envisager. Dans un premier temps, il convient de les rassurer en leur donnant le maximum d'informations sur le site, son degré de pollution, les différents moyens de décontamination, les usages envisageables sur le long terme, ... Ensuite, dès lors qu'un porteur de projet veut développer un plan de réhabilitation, alors il ne doit pas négliger la promotion du site et du projet qu'il souhaite mettre en œuvre. En effet, une communication efficace incitera les investisseurs à venir chercher des informations et les rassurera sur l'efficacité du porteur de projet. Enfin, comme nous l'avons évoqué, il ne faut pas hésiter à laisser se développer des usages temporaires durant le temps de veille car ainsi, le site perd moins de valeur foncière qu'en abandon complet, il est sécurisé et la maintenance se fait à moindre coût.

Sur les financements en eux-mêmes, le secteur public est généralement très fortement impliqué. Souvent initiateurs des projets, voire propriétaires des terrains, les décideurs locaux financent abondamment les projets. Aidés financièrement par d'autres entités publiques (échelons supérieurs) qui veulent saluer leur effort d'aménagement du territoire, les bénéfices qu'ils en retirent sont loin d'être négligeables. En effet, la construction d'une zone mêlant logements, services, commerces, voire activités économiques (bureaux) est positive pour la ville. D'abord, elle est susceptible d'encourager son développement économique global. Ensuite, elle participe du renforcement de son attractivité générale, très positif pour l'image de la ville. Enfin, la municipalité peut espérer voir croître ses revenus fiscaux. L'implication publique donne aussi une bonne image auprès de la population.

Côté privé, les investisseurs sont plus difficilement mobilisables, car plus préoccupés par la seule rentabilité. Il faut donc insister sur les aspects qui seront les plus rentables, notamment le logement. Si nous revenons sur l'exemple du projet Confluence¹⁰³, les parts de capitaux privés, même cumulés, sont loin d'être égales à l'apport public. Trouver des fonds privés nécessite donc de mettre en place des mesures d'incitation. Par exemple, des subventions pourraient être accordées en contrepartie ; une fiscalité avantageuse (déductions, ...) est imaginable pour ceux qui décident d'investir dans les projets de réhabilitation. A noter que le système américain reste à part puisque les fondations privées jouent un rôle tout aussi important dans le financement d'activités et de projets que les entreprises et les individuels.

Cependant, les investisseurs privés restent assez frileux car les effets ex ante de tels projets sont difficilement évaluables.

B- La difficulté d'évaluer les effets ex ante de tels projets

Le système complexe d'acteurs, d'échelles, de temporalités que nous venons d'étudier rend difficile l'évaluation ex ante des décisions stratégiques prises dans le cadre des projets de réhabilitation et des impacts qu'elles auront sur le site, alors qu'une telle étude pourrait inciter et faciliter l'engagement des investisseurs privés.

La méthode d'évaluation ex ante, c'est à dire préalable au lancement de l'opération, fait souvent référence à la méthode de la valeur contingente¹⁰⁴. Plusieurs processus sont possibles pour tenter d'anticiper les effets de ces projets : comparaisons avec d'autres projets similaires déjà réalisés afin d'en transposer les résultats (cette technique est difficilement envisageable dans le cas des friches industrielles car chaque site est différent et dépendant du territoire sur lequel il se situe) ; simulations

103 Voir annexe 3.

104 La valeur contingente est une technique qui permet d'évaluer la valeur que les personnes attribuent à un bien ou une ressource. L'utilité retirée de leur consommation existe mais il est impossible de lui donner un prix, donc une valeur de marché.

des comportements de dépenses des futurs usagers lorsque le quartier sera bâti. Ici, on cherche à évaluer le prix que les usagers seraient prêts à dépenser pour vivre dans cet espace. En fonction du résultat, il faut comparer si les investissements et les coûts de fonctionnement en jeu sont susceptibles d'être rentabilisés ou non¹⁰⁵.

Même si ces méthodes sont envisageables, le caractère même des projets de réhabilitation rend l'évaluation des effets potentiels presque impossible. En effet, les décisions prises au lancement sont susceptibles d'être largement modifiées (pollution plus importante que prévu par exemple). Rien n'est figé ; tout est évolutif et les effets escomptés peuvent être modifiés en permanence lors de réhabilitation, « processus complexe, itératif et interactif »¹⁰⁶ soumis à de nombreux aléas, comme la volonté politique ou le contexte socio-économique du territoire. Des ajustements continuels sont nécessaires et rendent très difficiles l'anticipation des effets.

Un diagnostic complet (sur le site et ses environs, sur le local, mais aussi à des échelons supérieurs ; sur les caractéristiques du site, son histoire, ...) est nécessaire avant même de définir les objectifs stratégiques du projet, afin qu'ils soient en meilleure adéquation possible avec les caractéristiques et l'identité du site. Une telle étude peut donner des pistes sur les effets potentiels et pourquoi pas inciter quelques investisseurs à prendre part à l'aventure.

Tout au long de ces deux premières parties, la question du développement durable est latente et transparait de plus en plus dans les préoccupations des projets de réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain. Cela s'explique en grande partie parce que cette même réhabilitation représente une véritable opportunité pour refaire la ville sur la ville dans un objectif de durabilité et afin de faire face aux problèmes auxquels la ville contemporaine est confrontée aujourd'hui.

105 Deux types de démarches sont possibles : évaluer la disposition à payer pour un bien nouveau ; évaluer la disposition à renoncer à la détention d'un bien existant.

106 Edith Fagnoni, « Amnéville, de la cité industrielle à la cité touristique : quel devenir pour les territoires urbains en déprise ? », *Mondes en développement*, De Boeck Université, n°125, 2004/1, p.51-66

**Partie III- La Réhabilitation des friches industrielles en
milieu urbain : une opportunité pour « refaire la ville sur la
ville » et la rendre plus durable**

La ville contemporaine est chaque jour un peu plus rongée par des maux divers aux raisons variées. Dès lors, comment imaginer une meilleure *polis*, apte à faire face à ces problèmes et aux risques environnementaux générés par les zones urbaines et qui menacent chaque jour un peu plus le devenir de la planète ? Plusieurs théories voient le jour pour répondre à ces enjeux et voir se construire une ville durable, cité idéale de demain.

Chapitre V- La ville en train de mourir ?¹⁰⁷ Problèmes, menaces et réactions

Il est temps de se pencher sur les différents problèmes qui pèsent sur la ville contemporaine et sur les menaces que celle-ci fait peser de façon croissante sur notre environnement, mais aussi sur l'origine de tous ces maux. Volontairement, nous abandonnons les friches pour mieux y revenir par la suite et avoir une compréhension optimale des raisons qui en font une opportunité pour la constitution d'un avenir plus durable des *polis* de demain.

Section I- Problèmes en ville et menaces sur l'environnement

Il s'agit ici de dresser un bilan de l'ensemble des problèmes qui touchent la ville contemporaine et de comprendre en quoi elle représente de plus en plus une menace pour l'environnement et la planète si elle continue d'évoluer de la sorte. Cependant, tout cela ne peut pas se faire sans évoquer les causes profondes dans lesquelles s'enracinent ces problèmes.

I- Pourquoi de tels maux rongent-ils la ville contemporaine ?

A- Une population mondiale de plus en plus urbaine ; des agglomérations de plus en plus tentaculaires

Selon un rapport de l'ONU de 2011¹⁰⁸, la population urbaine mondiale devrait croître de 72% d'ici à 2050, de 3,6 à 6,3 milliards d'habitants. A titre de comparaison, en 2050, la population urbaine

107 Edward L. Gleaser, « Are Cities dying ? », *The Journal of Economic Perspectives*, Printemps 1998, Volume 12, n°2, p.139-160.

108 *World Urbanization Prospects, the 2011 revision – Highlights*, Département of Economic and Social Affairs,

mondiale sera égale au niveau de la population mondiale en 2002. C'est surtout dans les pays en voie de développement que la hausse sera la plus forte. Dans le même temps, la population rurale devrait diminuer. Après avoir atteint son maximum, de 3,4 milliards en 2021, cette dernière devrait diminuer lentement pour atteindre 3,05 milliards en 2050. Cependant, le taux de croissance de la population urbaine ralentit : entre 1950 et 2011, ce taux était de 2,6% par an, faisant passer cette population de 0,75 milliards à 3,6. Entre 2011 et 2030, la projection du taux de croissance est de 1,7% par an. Jusqu'en 2050, le taux devrait encore diminuer pour atteindre 1,1% par an. En ce qui concerne le périmètre urbain, ce sont les villes de moins de 500 000 habitants qui représentent la moitié de la population urbaine mondiale, avec un total de 1,85 milliards. Les villes qui abritent entre 500 000 et un million comptent 365 millions d'habitants, soit 10,1% de la population urbaine mondiale.

Dès lors, un homme sur deux sera bientôt un urbain. Alors que la moitié de la population mondiale va vivre en ville, l'espace urbain ne représente encore que 3% de la totalité de l'espace terrestre. Dès lors, quelle est la capacité des villes à s'adapter à cette croissance démographique sans précédent, sans peser sur les autres espaces, naturels et agricoles ?

Les effets conjugués de l'industrialisation et de l'exode rural ont initié cet irrésistible mouvement vers les villes, qui diffère cependant selon les espaces. Dès 1950, dans les pays dits du nord, la moitié de la population était déjà urbaine, alors qu'à la même époque, en Afrique et en Asie, seul un habitant sur dix était urbain. Cette tendance a bien changé, surtout sur le continent asiatique où se développent d'immenses mégapoles. Même si le territoire urbain ne représente rien à l'échelle de la planète, celui-ci augmente pourtant plus rapidement que la population urbaine elle-même. Cette dernière devrait en effet augmenter de 72% entre 2000 et 2030, alors que l'espace bâti des villes de plus de 100 000 augmenterait lui de 175%, selon la Banque Mondiale. Enfin, il convient de noter que cet espace bâti représente 80% des émissions de CO2 et consomme 75% de l'énergie mondiale (habitants et transports confondus). Il s'agit donc d'un espace très convoité : la concentration des ressources en fait le lieu de production de richesses et de mise en valeur des territoires par excellence. Mais, l'étude de la Banque Mondiale montre que les modes de croissance urbains sont de plus en plus consommateurs de terres et d'énergies. Dès lors, cette urbanisation intensive, comme nous le verrons, est de plus en plus la source de phénomènes de déprise et de relégation, source des maux de la ville contemporaine.

B- Fast changing economy et hyper-connectivité en ville

Si les problèmes que connaissent les villes contemporaines sont en partie liés à la croissance démographique et à la hausse de l'urbanisation, d'autres facteurs sont aussi déterminants. En effet, le

problème de la « fast-changing economy »¹⁰⁹ fait que les villes n'ont plus le temps de s'adapter aux changements induits par le champ économique. Les friches sont d'ailleurs le symbole de cette économie contemporaine, faite d'instabilité permanente et d'incertitudes. Comme l'explique Richard Florida¹¹⁰, ce contexte de doute qui s'est installé et ne cesse de croître (la crise de 2008 sévit depuis quatre ans maintenant) pose de nombreuses difficultés aux villes contemporaines qui ne voient que leurs entreprises partir ou se restructurer à coup de plans sociaux. Selon lui, il faut commencer par bâtir une économie flexible, adaptable à la rapidité de ces changements, tout du moins hermétiques à ceux-ci, afin de ne plus en pâtir, comme nous le verrons par la suite.

Par ailleurs, l'enclassement des villes dans ce maillage économique changeant n'est pas le seul problème. La multiplication des nouvelles technologies de l'information et de la communication est en train de bousculer les rapports humains, ainsi que les interactions que les hommes entretiennent avec leur environnement, notamment urbain. En effet, ces dernières sont de plus en plus automatisées ; l'efficacité et la rapidité sont les maîtres-mots guidant les navigations urbaines spatiales et sociales. Il faut toujours faire plus, le plus rapidement possible. La partie rationnelle de ces interactions est en mode automatique, mais les incertitudes subsistent en 2012 quant à leur partie émotionnelle : va-t-il y avoir un basculement dans des rapports totalement technologiques qui pousseraient toujours un peu plus la fragmentation sociale à son paroxysme ou, au contraire, allons-nous assister à une consolidation des relations personnelles et de l'interaction sociale ?

Enfin, et un peu à l'image de la « ville générique » de Rem Koolhaas (nous l'étudierons plus en profondeur par la suite), notre époque est celle de la course à la modernité. Comme l'explique Eric Meyer, rédacteur en chef du magazine *Géo*, « notre monde est obnubilé par le culte du changement et la course à la nouveauté »¹¹¹. Cette perpétuelle recherche du changement et de la nouveauté nuit à la pérennité des villes, dont l'échelle ne permet pas une régénération permanente. Ainsi, pour Eric Meyer, l'inventeur ne doit pas faire « table rase du passé, il s'en nourrit, et sa flamme créative n'est souvent qu'un minuscule et graduel changement qu'il vient déposer au bout de la chaîne de savoir-faire bâtie par ses prédécesseurs ».

109 Terme utilisé dans le monde anglo-saxon pour décrire l'ambiance économique mondiale actuelle : en perpétuelle mutation.

110 Christine MacLaren, *Resilient economies, resilient cities : An interview with Richard Florida*, 27 février 2012, dans le cadre du BMW Guggenheim Lab.

Richard Florida est géographe et professeur d'urbanisme américain. Il a inventé la notion de « creative class », population urbaine, mobile, qualifiée et connectée qui se définit selon les concepts de talent, de technologie et de tolérance. Il a voulu prouver qu'il existe une corrélation entre cette classe créative et le niveau de développement économique de certaines villes. Grâce à leur attractivité, ces dernières attirent les membres de la classe créative qui y emménagent. Se faisant, ils renforcent à leur tour l'attractivité globale de la ville, créant ainsi un cercle vertueux attirant les talents, les entreprises, le capital et les services.

111 Eric Meyer, « Cette absurde course à la nouveauté », édito, *Géo*, n°401, juillet 2012.

II- Les conséquences sur la ville contemporaine

A- Problèmes sociaux et environnementaux : une vie en ville « dangereuse » et inégalitaire

Edward L. Gleaser, dans son article « Are cities dying ? »¹¹², pointe du doigt l'ensemble des maux de la ville contemporaine. Il parle des coûts historiques de la ville et les classe en deux catégories. Selon lui, les problèmes de santé et de pollution se règlent petit à petit grâce aux avancées technologiques. Cependant, même si les avancées médicales réduisent en effet de plus en plus les risques sanitaires, il n'en reste pas moins que les grandes villes sont de plus en plus polluées et nuisent ainsi, de façon latente, à la santé des urbains. Par contre, les problèmes de congestion, liés à l'utilisation croissante des véhicules motorisés individuels, de criminalité et de façon plus générale, les problèmes sociaux, restent les grands maux des zones urbaines contemporaines.

L'infrastructure environnementale inadéquate explique l'accroissement de la pollution et les états de santé de plus en plus déficients. C'est très vrai dans les pays en voie de développement, qui sont encore moins au point sur les questions du respect de l'environnement, mais ces problèmes sont aussi présents dans les pays développés. Par ailleurs, la hausse, même relative, du niveau de vie dans les grandes agglomérations, entraîne une paupérisation des classes sociales défavorisées. De plus en plus d'urbains vivent en dessous du seuil de pauvreté¹¹³, et une étude de l'INSEE¹¹⁴ montre que les premiers touchés par la crise et la baisse du niveau de vie sont les ménages les plus modestes. Selon cette étude, les inégalités sociales se creusent sur l'ensemble du territoire français ; cela est d'autant plus visible en ville du fait de la concentration de la population. Par ailleurs, les grandes agglomérations voient les problèmes liés à la circulation augmentée, avec des phénomènes de congestion de plus en plus importants autour des noyaux urbains. Enfin, les problèmes d'insécurité et de criminalité croissent un peu plus chaque jour et ne sont plus confinés aux seules banlieues dites « sensibles ».

La ville est donc un écosystème en danger, et pas seulement pour des raisons sociales.

B- Problèmes économiques : une pression foncière insoutenable

L'accroissement des inégalités sociales renvoie aussi à la hausse des inégalités économiques entre les ménages citadins dont les revenus ne cessent de se creuser. Mais, le problème économique central aujourd'hui pour les villes est celui de la pression foncière. Dans l'usage courant¹¹⁵, le mot

112 Edward L. Gleaser, « Are Cities dying ? », *The Journal of Economic Perspectives*, Printemps 1998, Volume 12, n°2, p.139-160.

113 Le taux de pauvreté augmente surtout dans les villes de plus de 20 000 habitants.

114 Philippe Lombardo, Eric Seguin et Magda Tomasini, *Les niveaux de vie en 2009*, Division revenus et patrimoine des ménages, INSEE.

115 Le sens premier du mot renvoie à un fond de terre, son exploitation et son imposition. Plus tard, un sens

foncier désigne à la fois un bien, propriété non-bâtie ou bâtie. A l'heure actuelle, le foncier est chargé d'enjeux. Tout d'abord, la surface de la planète n'est pas extensible ; dès lors, le foncier est une ressource non-renouvelable et susceptible d'être dégradée par les pollutions, ce qui engendre une perte de valeur. En ville, cette ressource peut être optimisée grâce à des constructions en étages qui exploitent au mieux le mètre carré au sol. De plus en plus, les pays se dotent d'outils pour en limiter le gaspillage, ou le réhabiliter (outils d'urbanisme PLU et SCOT ou stratégies foncières comme le SAFER¹¹⁶). Il y a une envie de la part des décideurs de créer des réserves foncières en vue d'usages futurs. Le foncier est aussi chargé d'enjeux puisqu'il représente le support de la biodiversité et des écosystèmes ; il faut donc le protéger (outils de maîtrises foncières comme le SAFER, chartes en tout genre, comme celles de Parcs Naturels Nationaux ou Régionaux et outils contractuels et de gestion). Enfin, il existe une pression foncière et une spéculation immobilière autour du foncier, que les responsables politiques doivent être en mesure de maîtriser pour préserver la nature et ne pas voir exploser le prix des constructions. Le coût du foncier est donc un autre enjeu soumis à la spéculation.

Un article de *Les Echos*¹¹⁷ aborde la délicate question de ce coût. Si la pression foncière est telle en France, ce n'est pas parce qu'il y a une pénurie du foncier, mais pour d'autres raisons. La première est l'absence de droits à bâtir du fait de blocages multiples (réglementations complexes, sous-utilisation des procédures de lotissements pour pouvoir constituer des réserves foncières, absence de régulation du marché foncier, ...). Par ailleurs, les circuits de production sont trop longs, entre trois et quatre ans, ce qui s'explique par les processus administratifs complexes et l'intervention d'associations qui bloquent parfois le lancement de projets. Pourtant, le foncier reste un des facteurs déterminants dans le prix des terrains, et donc des logements. La crise de 2008 n'a pas épargné ce secteur et, comme pour les logements, l'impact sur les prix a été inégal selon les territoires. Ainsi, les terrains sont plus chers en zone densément peuplée et en forte croissance économique et démographique, en d'autres termes, en villes. Cette pression foncière est particulièrement sensible dans les grandes agglomérations et surtout en Ile-de-France¹¹⁸. Ce même rapport s'établit aussi au sein même des communes : la pression est plus forte en centre-ville qu'en périphérie, avec un écart plus fort dans les grandes agglomérations. Dans le cadre d'opérations de constructions de logements neufs, le foncier est déterminant dans le type de projet et pour la rentabilité future du site. Ici, son coût dépend de la qualité de la situation du territoire¹¹⁹. Il augmente avec la rareté des terrains constructibles disponibles ; il est donc très fort en

« immobilier » s'est également développé, se référant à un terrain pouvant servir de support à une construction immobilière.

¹¹⁶ Les Sociétés d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural offrent la possibilité aux porteurs de projets viables (agricoles, artisanaux, de service, résidentiels, ...) de s'installer en milieu rural.

¹¹⁷ Jean-Michel Ciuch, « Prix du foncier, quand le développement durable renforce la crise », *Les Echos*, 23 novembre 2011.

¹¹⁸ Le prix moyen d'un mètre carré dans l'ouest parisien vaut 17 fois le prix moyen du mètre carré d'un terrain en périphérie courante ou peu recherchée de communes de moins de 90 000 habitants.

¹¹⁹ Le coût moyen du foncier varie selon le territoire : de 25% dans l'est parisien à 30% dans l'ouest, il passe à 15% environ en centre-ville de province, ...

ville. La pression foncière varie aussi avec le coût de construction ; elle a donc tendance à augmenter du fait des hausses des coûts dans le BTP, dues à l'évolution du prix des matières premières et à une réglementation technique plus contraignante pour respecter les exigences de développement durable.

Alors que tous ces problèmes ne datent pas d'hier, les premières réponses politiques en termes d'aménagement (étalement urbain) pour y pallier n'ont pas été adaptées et n'ont fait que renforcer les problèmes tout en en créant de nouveaux.

Section II- L'étalement urbain : une fausse bonne idée de plus en plus critiquée

Présentée comme une solution miracle lorsqu'il a été soutenu par les responsables politiques, l'étalement urbain n'a eu pour effet que de déplacer certains problèmes, en renforcer d'autres et en créer de nouveaux. Malgré tout, de nouvelles pistes de développement sont évoquées afin de sauver la ville contemporaine.

I- L'étalement urbain : une réponse qui semblait adaptée mais qui a créé de nouvelles menaces

A- Etalement urbain : raisons et applications

L'étalement urbain correspond au phénomène de développement de l'urbanisation (surfaces bâties) en périphérie des villes ; de la même façon, on parlera de périurbanisation. C'est surtout en se basant sur les principes développés dans la Charte d'Athènes¹²⁰ que les urbanistes et les décideurs ont pensé la Reconstruction de l'après Seconde Guerre Mondiale. En d'autres termes, ils l'ont pensée selon le principe de séparation des fonctions principales de la ville. Ce concept a été le terreau parfait de l'étalement urbain, qui ne cesse d'être aidé par des politiques publiques avantageuses. Il se caractérise par une densité plus faible du bâti et une urbanisation pavillonnaire occupant une grande surface au sol.

Le développement de cet étalement se vit en premier lieu comme réponses aux problèmes rencontrés dans les centres urbains : prix du foncier plus abordable ; proximité avec la ville ; tranquillité ; contact avec la nature ; espaces moins pollués ; possibilité de devenir propriétaire pour un logement plus grand avec jardin ; ... Cependant, il a aussi été prôné par certains chercheurs qui voient dans son

120 Cette Charte est l'aboutissement du IVe Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) qui s'est tenu à Athènes en 1933, sous l'égide de Le Corbusier, sur le thème de la « ville fonctionnelle ». Elle compte 95 points sur la planification et la construction des villes.

développement des raisons positives, véritable remise en cause des avantages de la ville. Ainsi, l'« effet barbecue »¹²¹ a été mis en avant pour justifier l'étalement urbain. Selon Orfeuil et Soleyret, il s'agit de la « propension plus grande des banlieusards à rester chez eux le week-end et pendant les congés parce qu'ils bénéficieraient d'un cadre de vie plus propice au cocooning : logement plus vaste, jardins, espaces verts et loisirs à proximité, qualité urbaine, proximité familiale, ... ». Ainsi, à revenu égal, les déplacements longue distance et l'utilisation de l'avion sont plus fréquents chez les citadins. Cela contrebalance donc leurs migrations pendulaires de la semaine.

Dès lors, l'accession à la propriété individuelle a été aidée par des politiques du logement avantageuses. L'habitat diffus et la maison individuelle sont même devenus des spécificités françaises ; le phénomène est encore plus accru aux Etats-Unis où les « suburbs » ne cessent de fleurir, alors que le nombre d'habitants qui y vivent diminue. En France d'ailleurs, 82% des français¹²² plébiscitent la maison individuelle dépendante des déplacements motorisés. Très souvent pourtant, plus qu'un choix, l'option périurbaine résulte d'un arbitrage financier des ménages entre accès au centre et qualité de vie.

L'étalement urbain est donc caractérisé par une double dynamique. Tout d'abord, il s'agit d'une diffusion lointaine de l'urbanisation : de nouveaux espaces sont à conquérir, par mitage ou de façon linéaire le long des routes ; les maisons individuelles et les lotissements sont maintenant caractéristiques de ces nouveaux espaces. Par ailleurs, il s'agit aussi d'un remplissage : les communes poursuivent leur étalement en grignotant sur les espaces vides qui les entourent.

Ce moyen de s'évader de la ville se fait pourtant aux dépens des espaces naturels et agricoles et n'est pas sans impact sur ces derniers.

B- Les conséquences de l'étalement urbain : déplacement des problèmes et nouvelles menaces

L'étalement urbain génère une multiplication des périphéries, rocades, zones commerciales et d'activités périphériques, habitats ruraux, ... conduisant à une ville dispersée, énergivore et consommatrice d'espaces au sol. Il a des conséquences néfastes aux niveaux social, économique et environnemental. Tout d'abord, l'étalement urbain contribue à creuser les inégalités sociales. La mixité sociale n'est pas une des caractéristiques de la périurbanisation, au contraire. Les pavillons, tous de même taille, situés dans des lotissements identiques sont pensés pour des ménages aux revenus similaires. Alors que les centres urbains d'autrefois permettait une certaine mixité grâce à une mobilité réduite, le risque aujourd'hui est un appauvrissement des échanges et une ségrégation tant en termes

121 Jean-Pierre Orfeuil, Danièle Soleyret, « Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance ? », *Recherche Transports Sécurité*, 2002.

122 Information extraite de l'article : Cécile Ferré, « Villes rêvées, villes durables ? », *Services urbaines en réforme dans le monde arabe*, *Géocarrefour*, Vol. 85/2, p.182-184.

d'âges que de revenus¹²³. Il s'agit alors d'un cercle vicieux puisque la ségrégation est aussi un des moteurs de l'étalement.

Par ailleurs, le phénomène de périurbanisation a également des conséquences économiques. En effet, l'éloignement par rapport au réseau de transport en commun suppose que les ménages possèdent deux véhicules¹²⁴, lésant largement leur budget avec la hausse des carburants, les assurances et l'entretien. Une étude du CGDD¹²⁵ a montré que les dépenses en carburant sont supérieures en zones excentrées, moins denses, et ce, toute chose égale par ailleurs. Côté responsables publics, une part importante de leur budget est également lésée : des infrastructures routières et de communication doivent être bâties pour désenclaver ces zones, et le réseau de transport en commun agrandi. Les coûts nécessaires au développement et à l'entretien d'une nouvelle zone augmentent les dépenses publiques ; les zones faiblement densifiées supposent aussi une hausse des coûts de fonctionnement (mise en place et entretien de réseaux d'approvisionnement en tout genre). Par ailleurs, alors qu'il était vécu comme un moyen pour relâcher la pression foncière, l'étalement urbain l'a au contraire renforcée. Pour limiter les impacts négatifs de la périurbanisation, les responsables incitent au retour en ville mais cela ne fait qu'accroître la pression foncière qui pesait déjà sur les zones densément urbanisées, engendrant des surcoûts financiers pour ceux qui souhaitent revenir en ville.

Enfin, l'environnement pâtit un peu plus chaque jour de l'étalement urbain, et ce à plusieurs niveaux. Newmann et Kenworthy ont établi un lien très clair entre densité humaine des zones urbanisées et leur consommation énergétique, qui croît de façon exponentielle au fur et à mesure que cette densité diminue¹²⁶. Ils ont qualifié ce phénomène de « dépendance automobile des villes ». Dès lors, l'étalement suppose une augmentation des distances de déplacements, effectués en voiture individuelle, mode de transport le plus énergivore et polluant, avec des ménages périurbains qui parcourent en moyenne deux fois plus de kilomètres annuels qu'un ménage citadin¹²⁷. C'est aussi l'assurance de plus de congestion et de pollution. Ce phénomène contribue aussi au réchauffement climatique car il est plus difficile d'isoler thermiquement les constructions de faible densité. Enfin, l'artificialisation des sols favorise le ruissellement des eaux de pluie ce qui pose des problèmes d'érosion et de rechargement des nappes phréatiques. Par ailleurs, cela appauvrit la biodiversité de la

123 Plusieurs théories ont vu le jour quant à ces phénomènes de ségrégation : Tiébout (1956) explique que les ménages sélectionnent leur lieu de résidence selon une combinaison entre l'accès aux biens publics et les impôts qu'ils payent. Dès lors, un tri s'opère entre les ménages et génère des communautés homogènes. Aussi, le phénomène du « White Flag » aux Etats-Unis décrit la migration de certains ménages lorsqu'ils ont vu arriver dans leurs quartiers une population d'autres origines ethniques. J. Cavailles souligne aussi que la baisse du coût des transports a accentué la séparation spatiale des classes sociales.

124 Une Enquête Nationale Transport et Déplacement stipule que les ménages périurbains ont deux voitures ou plus contre 21% des ménages des centres villes.

125 Commissariat Général au Développement Durable, 2009.

126 P.W.G Newman, J.R. Kenworthy, *Sustainability and cities. Overcoming the automobile dependence*, Washington D.C., Island Press, 1998.

127 La hausse des carburants ne semble pas infléchir les comportements : les années 1970, malgré les chocs pétroliers, ont été celles de l'étalement urbain.

faune et flore (disparition d'espèces, appauvrissement de la diversité génétique des espèces qui sont de plus en plus vulnérables, ...) ¹²⁸. Ce phénomène contribue aussi à la disparition de zones agricoles (80% de ces terres ont été artificialisées entre 1992 et 2004), alors que ce sont ces terres qui sont les plus fertiles (les villes se sont historiquement installées dans les régions les plus fertiles, irriguées et exploitables) ¹²⁹. Cela alourdit l'empreinte écologique urbaine et ne favorise pas les boucles alimentaires locales (qui sont pourtant sources de limitation du bilan carbone des populations).

Si l'étalement urbain paraissait être une bonne alternative aux divers problèmes de la ville, il n'a fait qu'aggraver ses maux. Dès lors, certaines villes se réclamant du développement durable insiste sur l'importance d'un aménagement urbain maîtrisé et d'une organisation durable des villes.

II- La percée du développement durable dans l'aménagement des villes et des territoires

A- L'émergence du réseau des « villes durables » et la Charte d'Aalborg

Les années 1990 sont caractéristiques de l'émergence du développement durable comme préoccupation dont l'ensemble des pays de la communauté internationale doivent se soucier. Le Sommet de la Terre à Rio en 1992 ¹³⁰ est le véritable point de départ de l'intégration du développement durable dans l'ensemble des politiques publiques. Il avait pour thème l'environnement et le développement et on en parle comme le point de départ des préoccupations mondiales, qui ont changé à partir de là : signature d'une déclaration visant à une meilleure gestion de la planète et l'affirmation de la responsabilité des Etats dans le réchauffement. Non juridiquement contraignante, elle a cependant conduit à l'adoption du programme Action 21 (2 500 recommandations, déclaration sur la gestion, la conservation et le développement durable des forêts et les trois conventions de Rio ¹³¹). A partir de là, les Etats font des efforts et tentent même pour certains d'adopter des protocoles contraignants comme celui de Kyoto (1997).

128 L'impact sur la biodiversité est plus délicat à établir et difficilement chiffrable. Par ailleurs, il a été prouvé que certaines espèces réussissent à s'adapter et survivent aux changements.

129 Ce n'est pas la seule explication de l'abandon progressif de l'exploitation agricoles, mais l'étalement y participe de deux façons : spéculation sur le prix du foncier ; exploitation rendue techniquement difficile par le mitage des zones.

130 Ces sommets, organisés tous les 10 ans par l'ONU depuis 1972, ont pour objectif la définition des outils pour stimuler le développement durable. 1972 : Stockholm (création du Programme des Nations Unies pour l'Environnement) ; 1982 : Nairobi ; 1992 : Rio de Janeiro (création de la convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques) ; 2002 : Johannesburg.

131 Il s'agit de la convention sur la biodiversité, la convention-cadre sur les changements climatiques et la convention sur la lutte contre la désertification.

C'est dans cette ambiance de développement durable que la Commission européenne avait publié un Livre vert sur l'environnement urbain¹³² (1990), qui a donné naissance en 1991 au réseau européen des villes durables et à l'association ICLEI, les Gouvernements Locaux pour le Développement Durable. Cette dernière a organisé la Conférence d'Aalborg en 1994 lors de laquelle les pays présents ont adopté la « Charte des villes européennes pour un développement durable ». L'objectif est de sensibiliser les villes européennes au développement durable afin qu'elles l'intègrent dans leurs politiques publiques et qu'elles régulent enfin l'étalement urbain. Par ailleurs, les villes signataires et engagées dans ce réseau affirment leur responsabilité historique quant aux problèmes environnementaux. Dans la première partie de la Charte, elles insistent alors sur le fait que « les villes ont un rôle essentiel à jouer pour faire évoluer les habitudes de vie, de production et de consommation, et les structures environnementales ».

Tout comme le Sommet de la Terre de Rio et le Protocole de Kyoto, la Charte d'Aalborg fixe également des objectifs à atteindre pour ce réseau : réduction des gaz à effet de serre ; lutte contre l'étalement urbain par une densification de l'espace ; limitation des déplacements motorisés ; diminution de l'empreinte écologique des villes grâce à un contrôle des flux de matières, de matériaux et d'énergies ; recyclage des rejets et des déchets ; baisse de la consommation d'énergies fossiles. L'objectif est de bâtir une *ecopolis*.

B- Des outils d'aménagement empreint de durabilité : l'Agenda 21 local

Pour répondre aux objectifs de la Charte et du réseau européen des villes durables, il convient d'imaginer des outils d'aménagement inédits et d'utiliser ce qui a pu être déjà promu au niveau mondial. Rappelons que l'application des principes du développement durable à l'urbain implique plusieurs objectifs : éviter l'étalement urbain, réduire la fragmentation socio-spatiale, gérer de manière équilibrée et juste les relations entre les espaces bâtis, naturels et agricoles.

Pour atteindre ces objectifs, l'outil à mettre en œuvre est l'Agenda 21 local. Notion consacrée lors du Sommet de la Terre à Rio comme plan d'action à suivre pour les collectivités locales afin qu'elles atteignent les objectifs de développement durable affichés, l'Agenda 21 est un véritable cadre pour la ville et ses habitants. Ce programme d'actions met en avant les secteurs à traiter en priorité pour y arriver : économique, social et culturel, environnemental. Tout comme il fait écho aux trois piliers du développement durable, l'Agenda 21 insiste aussi sur l'importance de l'implication de la société civile et de la population dans la mise en œuvre de cette démarche.

¹³² Réalisé à la demande du Commissaire européen pour l'environnement de l'époque, Carlo Ripa di Meana, ce rapport établit un diagnostic urbain en soulignant les spécificités des villes de l'Ancienne Europe tout comme les nouveaux problèmes auxquels elles doivent faire face. Il faut dès lors penser ces difficultés de façon intégrée, par des échanges entre les villes. Enfin, le rapport préconise la mise en place d'un comité d'experts, créé en 1991 par le Conseil européen, qui doit réfléchir sur la place de l'urbain dans les politiques européennes environnementales.

C'est encore la Charte d'Aalborg qui a initié la mise en place des Agendas 21 au niveau local en Europe. L'objectif est toujours, pour l'entité qui le met en œuvre, de réorienter ces actions et ses objectifs selon les perspectives du développement durable. L'Agenda 21 local est cependant plus proche des réalités, il se décline comme un plan d'actions programmées où la méthode et l'objectif à atteindre possèdent la même importance. Tout comme pour les échelons supérieurs, le niveau local suppose une mobilisation générale des élus, techniciens, acteurs de la société civile et citoyens. La mise en œuvre d'un tel programme suppose un travail conséquent. En effet, la nécessité de développer une action pérenne suppose une évaluation continue des actions lancées. À l'heure actuelle, la réalité des Agendas 21 locaux est celle des collectivités locales ayant lancé des plans de développement durable dans leur aménagement : un projet de territoire est établi autour d'un certain nombre d'objectifs, sur une période de moyen terme. En Europe, presque toutes les grandes métropoles l'ont mis en place, dont une quinzaine sont très en avance¹³³. En France, ce n'est qu'à partir de 1996 que les premières expériences débutent et cela reste toujours assez timide au début des années 2000. Ce n'est qu'à partir de 2003 et de la Stratégie Nationale de Développement Durable que les citoyens et les villes ont une démarche à suivre plus concrète¹³⁴. En effet, des objectifs quantifiés sont à atteindre et le développement durable doit être présent dans toutes les politiques publiques.

Aujourd'hui, la ville, qui était pourtant synonyme de progrès, de richesse, de croissance, ... génère, semble-t-il, plus de contradictions et de problèmes que de solutions. Mais, il est malgré tout peu probable que le XIXe siècle soit celui du déclin de la ville : de plus en plus de théories émergent pour changer la donne et pour voir se développer une croissance maîtrisée. C'est là que réside tout l'enjeu de la durabilité qui permettra que la ville reste l'avenir de l'homme, cadre de vie de plus de la moitié de la population mondiale.

Chapitre VI- Le concept de la ville compacte, seul apte à accoucher des villes durables de demain ?

133 Selon l'ICLEI, ce sont 6 000 collectivités qui ont développé un Agenda 21 local en Europe.

134 Cette stratégie est définie par un Comité Interministériel pour le Développement Durable dans le but de transcrire dans les politiques nationales les objectifs que l'Etat français a pris en matière de développement durable dans le cadre de conférences internationales. Il s'agit d'une exigence européenne que d'avoir une telle stratégie.

Il est temps de partir à la reconquête de l'espace urbain. Contre l'étalement, il est temps de redonner leur place aux espaces naturels et agricoles et tenter ainsi de réduire les impacts négatifs que le développement tentaculaire des villes produit. Cependant, si la densification apparaît comme une des solutions clés, elle ne peut pas résoudre à elle seule tous les maux de la ville contemporaine. Surtout, ce n'est pas seulement par la densification qu'elle deviendra durable.

Section I- A la reconquête de l'espace urbain : comment faire vivre la ville compacte ?

Il convient ici de détailler les enjeux du concept de ville compacte et de ses applications pratiques. Bien que ce concept soit encouragé dans les discours, il n'en est pas moins peu aidé en pratique. Dès lors, la réhabilitation des friches industrielles apparaît comme une opportunité dans l'objectif de densification urbaine.

I- La ville à « courtes distances » : une idée prônée mais peu facilitée

A- La ville dense : définitions, enjeux, et influences

Ville compacte, dense ou à « courtes distances », toutes ces notions visent le même objectif : la durabilité des zones urbaines par une densification des quartiers. L'espace est une ressource rare, les politiques doivent donc viser à son économie. La durabilité reste l'objectif premier car, grâce à la densification des centres urbains, les besoins de mobilité sont réduits, tout comme la consommation énergétique des villes. Par ailleurs, les zones urbaines réalisent ainsi des économies (économiques et logistiques) non négligeables en termes de viabilisation et de desserte.

Cependant, la densité urbaine n'est pas vécue partout de la même manière car elle recouvre une multitude d'enjeux. Ainsi, elle est très prônée en Europe car elle véhicule une certaine image de la ville, de l'identité collective et des espaces publics. Dans des pays plus « neufs » comme les Etats-Unis, elle n'apparaît pas comme un objectif premier car les centres villes n'ont pas la même importance qu'en Europe et ne sont pas vécus de la même façon par les habitants. Par ailleurs, l'habitat de qualité ne rentre pas souvent dans l'imaginaire de la ville compacte. Ainsi, l'intensité et la nature des politiques de densification urbaine sont très variables. De toute façon, aucune densité idéale n'a été définie, même si elle s'envisage comme relativement élevée, avec des constructions plutôt basses ou des maisons mitoyennes offrant la possibilité de petits jardins. Cependant, il est difficile d'imaginer la généralisation de ce type d'habitat dans des mégapoles en constante croissance comme en Asie. Surtout, il s'agit avant tout de ne pas perdre d'espace, tout doit donc être pensé dans l'aménagement des

sols pour atteindre une efficacité optimale : tout doit avoir une place déterminée, sans pour autant tomber dans la surenchère où les espaces verts et les lieux publics disparaîtraient. Au contraire, la ville à courtes distances doit préserver ces endroits de nature qui compensent l'absence de jardins individuels et permettent aux citadins de s'aérer et de ne pas se sentir opprimés. C'est aussi les endroits où du lien social peut se créer.

Par ailleurs, la mise en œuvre de ce concept est susceptible d'influencer bon nombre d'autres champs de l'aménagement du territoire, notamment, la mobilité. La compacité de la ville suppose une redéfinition stratégique des axes de transport où la qualité prime sur la quantité. Les coûts engendrés par la densification des réseaux sont compensés par leur plus faible quantité qui s'explique par une ville moins étalée dans l'espace. Par ailleurs, la définition d'une mobilité stratégique, qui engage par exemple la redéfinition des centres nodaux et des axes de déplacement autour d'une offre renouvelée de services de proximité, suppose une gestion maîtrisée et une anticipation de l'aménagement urbain. Ce dernier doit avoir pour objectif le développement d'une ville multifonctionnelle qui incite les personnes à utiliser les mobilités douces et éviter ainsi les phénomènes de congestion. L'utilisation réduite de la voiture et le développement des mobilités non motorisées passent aussi par une diversification des moyens de transports, qui doivent être plus rapides et avoir des dessertes stratégiques. Les modes de transports alternatifs supposent aussi le développement de pistes cyclables, vélo-routes, voies vertes, abris et attaches vélos.

La piste de la ville compacte a été évoquée dès la mise en place du réseau européen des villes durables qui remet en cause la façon qu'ont les villes de se construire. Même si ce concept a bien été intégré dans les discours politiques, dans la pratique, il reste difficilement mis en œuvre, notamment en France.

B- Malgré un discours politique volontariste, les dispositifs institutionnels français restent insuffisants

Paradoxalement, c'est souvent en partie au nom de valeurs écologiques (proximité à la nature, lutte contre la pollution urbaine) que les urbains optent pour l'installation en périphérie. Aidé par des politiques publiques favorisant des infrastructures routières et commerciales autour des zones densément urbanisées, l'étalement ne cesse de croître et malgré un discours volontariste sur la nécessité de re-densifier les villes, la vision à court-terme continue de régir l'aménagement du territoire. En effet, seules quelques restrictions, comme la réduction des terrains périphériques aptes à la construction ou la baisse des distances entre chaque maison individuelle, aucune action d'envergure efficace n'a encore été lancée.

Repris dans la loi Grenelle II, les objectifs environnementaux concernant la ville sont stables en France depuis les lois Solidarité et Renouvellement Urbain¹³⁵ de 2000 et Urbanisme et Habitat¹³⁶ de 2003. Comme ces dernières le stipulent, il s'agit de « limiter au maximum l'étalement urbain, de réduire la consommation d'espace, l'artificialisation des terres, la destruction des paysages et, en milieu déjà urbanisé, de favoriser une conception complètement renouvelée des quartiers, dans leur fonctionnalité (logement, transport, commerces, loisirs, lieu de travail) ». Dès lors, les politiques d'aménagement tentent de répondre à ces objectifs en imposant une réduction de l'utilisation de la voiture, une densification de la ville et la mise en place de limites claires à cette dernière. Dans le même temps, le Grenelle de l'environnement propose trois outils : changer les échelles du gouvernement urbain, compléter les règles du droit de l'urbanisme, assurer aux collectivités une aide pour qu'elles puissent financer le développement des transports collectifs¹³⁷.

Cependant, de nombreux éléments tendent à montrer que la loi Grenelle II ne marque pas la fin de l'étalement urbain. Même si les dispositifs se multiplient, ce qui n'est d'ailleurs pas nécessairement une bonne chose, aucun outil n'est pensé pour remédier au problème central du développement urbain français : la contradiction entre l'objectif de densification et les dispositifs institutionnels existants. Ainsi, alors qu'il est prouvé, depuis 1977¹³⁸, que les coûts générés par l'étalement urbain sont énormes pour l'état français et que l'objectif affiché depuis est de les limiter, les politiques du logement restaient avantageuses pour accéder à la propriété individuelle. Et le Grenelle ne semble pas prêt de mettre un terme à cette contradiction. Par ailleurs, les objectifs de densification ne sont pas clairement définis ni quantifiés. La loi utilise beaucoup le terme « consommation d'espace » mais parle peu du type d'habitat, alors que les politiques de logement ont un rôle crucial à jouer dans la limitation de l'étalement urbain. Cela nous amène à un autre problème majeur : les logiques financières des politiques de logement et l'absence d'une politique d'offre foncière qui favorisent l'installation en périphérie. Un débat fait rage en la matière entre les tenants de la densification et ceux qui veulent un relâchement de la contrainte sur la compacité qui permettrait de libérer la production en logements en allégeant la contrainte financière¹³⁹, mais cela signifierait la perte du contrôle sur l'aménagement du territoire. Par ailleurs, une autre difficulté se situe au niveau de l'organisation des pouvoirs locaux en matière foncière. Les outils principaux de gestion sont le PLU, le permis de construire et le droit de préemption, qui sont le plus souvent le fait des communes, extrêmement nombreuses et parfois sans

135 Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (loi SRU ou Gaysot). Elle a modifié le droit de l'urbanisme et du logement français en y intégrant trois exigences : solidarité, développement durable et renforcement de la démocratie et de la décentralisation.

136 Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 relative à l'urbanisme et l'habitat (loi de Robien). Elle modifie en profondeur la loi SRU en intégrant notamment des exigences en matière de location.

137 Ces éléments sont déjà présents dans le triptyque législatif des lois Chevènement (intercommunalité), Voynet (aménagement du territoire) et Gaysot-Bassont (planification), pris entre 1999 et 2000.

138 Le Ministère de l'Équipement a publié en 1977 un rapport intitulé « Attention, mitage » qui étudiait les deux schémas de développement possible de la ville : étalée et compacte.

139 Ce mécanisme pourrait en effet produire plus de logements mais signifierait dans le même temps la perte du contrôle sur le développement urbain.

expertises. Dès lors, il faudrait transférer ce pouvoir à une structure d'échelon supérieur¹⁴⁰ avec plus de visibilité. Cela permettrait d'infléchir les politiques de logements et de développement durable¹⁴¹. Enfin, cette loi ne crée pas de cadre contraignant : elle multiplie les dispositifs mais ne légifère pas en matière de dispositifs financiers et fiscaux. Elise Carpentier, professeur agrégée de droit public et consultante, explique que « la loi du 12 juillet 2010 ne semble pas de nature à renforcer considérablement la normativité du dispositif, dont le champ d'application est réduit, la sanction reste aléatoire et la réalisation risque parfois de s'avérer délicate.

Cette loi paraît donc s'arrêter à « mi-chemin » de tout ce qu'elle entreprend¹⁴². Pour accompagner le passage à la ville compacte, il faut repenser la planification urbaine, travailler sur les politiques foncières pour maîtriser le développement et sur les dispositifs fiscaux pour réguler le marché foncier, et refondre les pouvoirs locaux en matière d'urbanisme et de logement. Il faut faire un choix car le flou entre ville compacte et ville diffuse ne fait qu'accroître les dépenses publiques et les menaces qui pèsent sur notre environnement.

II- L'opportunité de la réhabilitation dans un tel contexte

A- Produire une nouvelle urbanité attractive pour freiner l'étalement urbain

Après tout ce que nous venons d'étudier, il est facile de comprendre comment les friches représentent une opportunité pour densifier les villes et lutter contre l'étalement urbain. Selon l'architecte britannique Richard Rogers, la réhabilitation correspond à un « travail de revitalisation et de réadaptation des tissus urbains anciens aux nouvelles pratiques des usagers, tout cela pour enrayer le mouvement centrifuge des populations et des emplois ». Il s'agit donc de constituer des centres urbains attractifs qui verront revenir les habitants, si les conditions telles que la mixité fonctionnelle notamment sont respectées. En effet, s'il ne s'agit que de logements, sans commerces, services de proximité ou activités générant des emplois, alors le retour des citoyens n'est pas garanti. Par ailleurs, la mixité sociale est également importante, mais ce pour une autre raison. En effet, beaucoup estime que les urbains ont filé vers les campagnes périphériques des zones urbaines à cause de la paupérisation des centres villes. Dès lors, pour ne pas que se répète ce schéma, il faut une dose de mixité sociale dans les nouveaux quartiers constitués à partir des friches industrielles. Ainsi, au Pays Bas, la politique de recyclage menée depuis les années 1970 mise sur la régénération privilégiant la construction de logements sociaux sur les espaces en déshérence, tout en permettant une protection des espaces agricoles et une réelle politique de ville compacte. En France, le fond de rénovation urbaine

¹⁴⁰ Ce transfert d'échelon était une mesure du Grenelle mais le Parlement ne l'a pas voté.

¹⁴¹ Cela est le cas en Allemagne ou aux Pays Bas où un document d'urbanisme local regroupe le PLU, le programme local de l'habitat et le plan climat.

¹⁴² Un autre bon exemple est celui de la volonté affichée dans le Grenelle de renforcer les transports collectifs mais qui ne se couple d'aucune réflexion entre l'articulation des ces réseaux et des réseaux routiers.

mis en place en 1985 souhaite diversifier l'offre de logements sociaux et subventionner le secteur privé pour varier la clientèle. Redonner une attractivité aux centres urbains ne signifie donc pas les embourgeoiser mais en diversifier la population. Par ailleurs, la réhabilitation est aussi un moyen de faire avancer les débats autour de la politique foncière. Il s'agit d'un excellent moyen d'épargner le foncier en ville grâce à une utilisation optimale de l'espace et des « dents creuses »¹⁴³ comblées. C'est pour cela que la région Rhône-Alpes a intégré dans sa nouvelle stratégie foncière¹⁴⁴ cette dimension : il faut « lutter contre l'étalement urbain et favoriser le développement économique par la reconquête des friches urbaines » pour maîtriser la pression foncière. Dès lors, le réemploi et le recyclage qui ont pour objectif la densité urbaine sont les garants de la cohérence de la ville, de la qualité de son patrimoine et de son identité urbaine, ... en d'autres termes, de son attractivité, facteur déterminant pour limiter l'étalement urbain.

A noter que pour produire de vrais centres urbains attractifs à partir de friches industrielles, il faut prendre en compte tout ce que nous avons étudié et qui est constitutif d'un bon projet de qualité et pérenne. Si ce n'est pas le cas, l'aménagement ne produira pas une véritable urbanité capable de freiner l'étalement, réduire les trajets, homogénéiser les tissus urbains, et produire des gains économiques (notamment sur les infrastructures) et environnementaux. Tout cela bien sûr sans densifier à l'excès et en faisant donc la part belle aux espaces verts et publics.

B- La réhabilitation : l'échelle première d'un renouvellement de la ville sur elle-même

La reconversion des friches industrielles en milieu urbain n'est pas seulement un outil pertinent pour lutter contre l'étalement, cela peut aussi constituer une étape dans la constitution d'une ville plus durable et plus en accord avec l'environnement. Par ailleurs, la ville compacte tend à être une ville durable. Ainsi, le relâchement de la pression foncière sur la ville et la densification des centres urbains sont des moyens pour panser certains maux de la ville contemporaine et réduire les menaces qu'elle fait peser sur l'environnement. Par ailleurs, les éléments que nous avons évoqués lors de la description des éco-quartiers bâtis à partir de friches urbaines et portuaires montrent bien que la réhabilitation peut être source de développement durable.

Outre ces éléments, la reconversion des friches représente l'échelle un d'un renouvellement plus globale de la ville. En effet, elle constitue une opportunité de refaire la ville sur elle-même, la chance

143 En urbanisme, les dents creusées correspondent aux espaces non bâtis et entourés de parcelles qui elles le sont. Ces espaces sont souvent entourés de murs mitoyens « aveugles » et utilisés comme place ou square. Les dents creuses peuvent être le fait de beaucoup de choses : ancienne parcelle agricole, démolition d'un édifice restée sans suites, bombardements lors de conflits armés (à Berlin notamment, les dents creuses se remplissent petit à petit).

144 La nouvelle stratégie foncière de la région Rhône-Alpes a été adoptée le 4 octobre 2011.

de la voir se renouveler pour atteindre des objectifs de durabilité. Les réhabilitations prennent ainsi de plus en plus d'importance dans la définition des stratégies urbaines de développement durable et s'inscrivent dans une démarche générale de transformation de la ville.

Dans le même temps, ces lieux en déshérence peuvent également se vivre comme des laboratoires de tous les possibles, idéals pour tester et inventer les solutions urbaines de demain qui permettront à la fois de faire face aux enjeux de la croissance démographique et de régler au mieux les difficultés de la ville contemporaine. C'est aussi le moyen de ne pas faire d'erreurs à grande échelle, comme ce qui a pu être fait auparavant. Enfin, la réhabilitation favorise le caractère évolutif de la ville et la rend capable de se régénérer pour enfin aboutir à un développement urbain raisonné avec une expansion maîtrisée du bâti à long terme.

La densification de la ville est donc une des clés pour favoriser le développement durable. Cependant, ce phénomène met en jeu beaucoup d'éléments, comme la mobilité par exemple, et il ne peut pas agir comme un électron libre dans la constitution des *ecopolis* de demain. Dès lors, d'autres éléments sont à prendre en compte pour générer les villes durables de demain.

Section II- Aller plus loin que la densification : repenser la ville, son économie et la place des citoyens

La densification des villes est un des facteurs clés d'une planification durable, mais il est insuffisant en lui-même. En effet, face aux enjeux auxquels doivent faire face les villes contemporaines et aux besoins qu'elles ont de se tourner vers un développement plus durable, le « simple » changement de politique d'aménagement du territoire ne suffira pas et des modifications plus profondes sont appelées à voir le jour.

I- La ville durable : nouvelles dynamiques et retour de l'environnement

A- De nouvelles dynamiques de territoires

Repenser la ville sur des bases plus durables suppose un changement dans la vision des dynamiques des territoires entre eux. En effet, la coopération est un des maîtres-mots de la mise en œuvre du développement durable car ce n'est pas une entreprise à faire seul. Ainsi, de plus en plus de villes se constituent en réseau afin d'échanger leurs expérimentations, leurs bonnes pratiques et leurs stratégies pour assurer leur viabilité sur le long terme et essayer de résoudre les problèmes auxquels

doit faire face la planète. Dès lors, des orientations communes se dégagent pour implanter les exigences du développement durable. Entre autre, les villes doivent penser ensemble comment lutter contre l'étalement, limiter la mobilité motorisée et réduire les gaz à effet de serre, diminuer l'empreinte écologique grâce à un contrôle des flux (matières, matériaux, énergies variées), recycler les rejets et les déchets, baisser la consommation des énergies fossiles. Grâce à la mise en réseau, des villes zéro carbone et zéro émission devraient voir le jour, véritable *ecopolis* de demain.

Outre les réseaux, l'implication du maximum d'acteurs au sein de la collectivité urbaine, ainsi que la coopération accrue entre les différents échelons territoriaux qui l'entourent sont indispensables, comme en témoigne l'exemple de la ville de Curitiba au Brésil. Cette dernière est aujourd'hui présentée comme un exemple à suivre en matière de développement durable¹⁴⁵. Pour parvenir à un tel succès, la ville a élaboré une charte de bonnes pratiques en matière de durabilité, qu'elle s'est engagée à suivre. L'implication de l'ensemble des acteurs de la collectivité dans la gestion de l'environnement et la mobilisation des efforts en vue d'une coopération optimale entre les collectivités locales font partie des engagements principaux¹⁴⁶.

Par ailleurs, les porteurs de projet Lyon-Confluence ont aussi pointé du doigt les besoins de voir émerger de nouvelles dynamiques territoriales. Face à tous les enjeux qu'il met en œuvre, aux destructions (centre d'échange de Perrache, Marché gare, prisons) qu'il suppose et aux nouveautés (pont, contournements routiers et ferroviaires, ...) qu'il nécessite, c'est plus que la Ville qui doit se mobiliser. Une nouvelle approche du territoire urbain doit se dessiner¹⁴⁷.

Les difficultés, les changements, les incertitudes et les enjeux auxquels font face les villes contemporaines supposent une durabilité de l'ensemble des politiques publiques, mais surtout, celles-ci doivent être planifiées et articulées entre elles selon les différents échelons, local, régional et national. Enfin, l'échelle de référence pour le développement durable ne peut plus qu'être la ville, mais à minima l'agglomération.

B- Faire revenir l'environnement dans les villes

La ville durable est avant tout une ville à faible empreinte écologique où la nature s'inscrit comme partie intégrante de l'espace urbain. Dès lors, cela suppose que l'environnement pénètre plus

145 Lors du Sommet de la Terre en 1992, beaucoup de villes et autorités locales ont adopté l'Engagement en matière de développement viable. Curitiba en faisait partie et elle fait maintenant figure d'exemple à suivre.

146 Les autres engagements sont des éléments que nous avons presque tous déjà évoqué : fournir le maximum de services à l'ensemble des citoyens ; accroître l'efficacité énergétique ; réduire toutes les formes de pollutions ; gaspiller le moins possibles ; combattre les inégalités ; donner la priorité aux besoins des enfants et à leurs droits ; intégrer la planification environnementale et le développement économique.

¹⁴⁷ « Lyon-Confluence, un exemple de réhabilitation urbaine », *La France, des territoires en mutation, Géoconfluences*

fortement les enceintes urbaines et une des solutions phares est la mise en place de trames vertes¹⁴⁸. Deux catégories existent, dont une nous intéresse particulièrement¹⁴⁹ : maillage écologique conçu selon une approche scientifique et implanté en villes ou dans de grandes agglomérations. En France, son élaboration remonte aux années 1990 mais n'a été consacrée qu'avec le Grenelle de l'environnement. Son application varie fortement selon les pays (réglementations parfois contradictoires, gouvernance trop centralisée) mais c'est un véritable facteur de cohérence écologique sur le terrain qui suppose en outre une forte coopération intercommunale pour ne pas que le maillage s'arrête. Plus concrètement, une trame verte est une infrastructure naturelle, ou corridor biologique, fondée sur les principes de la biogéographie, l'écologie du paysage et le développement durable¹⁵⁰. En créant une continuité entre les espaces verts, elle veut donner aux citoyens des grandes villes la possibilité d'être en contact avec des espaces de vie conviviaux et naturels. Dans le même temps, elle est un excellent outil pour protéger la biodiversité biologique et paysagère. Il s'agit d'un véritable projet pour restaurer et gérer les milieux et panser la défragmentation écologique du territoire, en grande partie due à l'étalement urbain. C'est véritablement depuis les années 2000 que ce concept est entré dans les politiques d'aménagement des territoires (cadastres verts ; jardins communautaires favorisés ; achats de terrains par les municipalités pour créer des connexions écologiques avec les trames vertes périphériques). Enfin, la qualité de la trame se juge selon la quantité et la qualité des habitats naturels et des connexions biologiques qu'elle a créées.

Il est très intéressant ici de noter que ces trames peuvent résulter d'aménagements humains (qui n'y avaient pas vocation), comme les friches industrielles. En effet, ces dernières, souvent connectées à des espaces sources comme des canaux ou d'anciennes voies ferrées, sont le terreau parfait pour le développement d'habitats naturels. Dès lors, leur réhabilitation doit intégrer cette notion de trame verte et faire la part belle à de vastes espaces verts.

Par ailleurs, dans un autre registre, l'urbanisme écologique peut aussi être une façon de faciliter l'intégration de l'environnement aux tissus urbains. Ce champ d'activité se veut plus respectueux de l'environnement grâce à l'utilisation de méthodes de construction, matériaux et modes de déplacement innovants faisant de la naturalité l'élément phare de la qualité de vie urbaine. Pour se faire, les principes écologiques sont appliqués à l'urbanisme. Dès lors, pour diminuer l'empreinte écologique urbaine et réduire la dépendance aux énergies fossiles, des constructions à biodiversité positive sont

148 Cette notion est déjà évoquée dans l'Allemagne des années 1920 (trame verte périurbaine) ; en France, c'est dans les années 1940 que l'idée de relier entre eux les espaces verts par des voies piétonnes et cyclables est évoquée. À partir des années 1990, la notion prend une dimension plus éco-paysagère. Jusqu'au milieu des années 2000, elle recouvre des réalités variées selon les pays.

149 L'autre catégorie correspond à un réseau physique d'espaces verts connectés, souvent autour de chemins de promenade.

150 Les aspects scientifiques des trames vertes sont nombreux ; notamment il s'agit de connecter des habitats naturels, c'est à dire de fédérer entre eux différents éléments des territoires et des milieux, comme les habitats naturels de la faune et de la flore, les sites de reproduction, de nourrissage, de repos, les corridors de déplacement (de la faune et de la flore), ...

bâties (réseau de chaleur local, bâtiments orientés et pensés pour un accès optimal aux rayons solaires, à un éclairage et une ventilation naturels, constructions mitoyennes pour limiter les pertes d'énergie, ...). L'ensemble des matériaux utilisés sont renouvelables et récupérables. Enfin, tout est pensé pour favoriser les mobilités douces (transports en commun et intermodalité).

Le développement d'une ville durable dépend donc d'une multitude d'éléments. Cependant, ces changements, qui n'affectent que le périmètre urbain ou territorial, ne semblent pas suffisants pour que la ville viable voit le jour. En effet, des modifications plus profondes sont nécessaires afin d'offrir un terreau fertile au développement des *ecopolis* de demain.

II- Une vision renouvelée de l'économie et de la place des citoyens : le terreau idéal pour des villes durables

A- Une économie innovante, flexible et adaptable

Les incertitudes et la volubilité du système économique actuel font peser des menaces sur la ville contemporaine, qui n'a pas le temps de s'adapter au rythme et aux changements induits. Dès lors, c'est l'ensemble du système qui est à repenser, afin de développer des bases plus solides qui permettront aux villes de s'adapter plus facilement. Richard Florida donne des pistes pour bâtir une économie urbaine plus déterminée, adaptable à toutes ces modifications¹⁵¹. Selon lui, trois éléments sont essentiels pour modifier le système. Tout d'abord, il convient d'inciter l'innovation technologique. Pour ce faire, le meilleur moyen est de diminuer les prix des produits phares de l'ère industrielle, ce qui aura pour conséquence d'accroître la demande de nouvelles technologies et des produits des industries innovantes, stimulant ainsi leur productivité. Ici, le rôle de la ville est d'encourager les industries créatives. Par ailleurs, pour soutenir le développement de nouveaux systèmes et méthodes d'innovation, il est nécessaire de créer des infrastructures répondant aux nouveaux enjeux de d'innovation et de créativité ; il faut augmenter la rapidité de circulation des biens, des personnes et des idées. La ville doit mener à bien cette évolution, notamment via une meilleure structure digitale. Enfin, ce renouveau doit être fondé sur une refonte du système éducatif. Actuellement, la main d'œuvre est peu formée pour une économie créative qui nécessite des travailleurs innovants et capables de s'adapter. L'éducation doit agir comme levier pour développer les qualités et les capacités créatives des travailleurs ; les étudiants doivent s'orienter selon leurs passions ainsi que leurs capacités naturelles. Tout doit être fait pour que le système ne soit pas figé et les maires sont ceux qui ont la plus grande capacité d'action sur cela (ils doivent notamment faciliter les

¹⁵¹ Christine MacLaren, *Resilient economies, resilient cities : An interview with Richard Florida*, 27 février 2012, dans le cadre du BMW Guggenheim Lab

connexions entre l'éducation et la sphère privée). Une telle réinitialisation suppose aussi que les qualités se concentrent de façon accrue : les clusters sont de vrais atouts dans le développement d'un nouveau système. Ils doivent être axés autour de l'innovation et des nouvelles technologies, facteurs déterminants pour créer un climat et un écosystème attractifs, susceptibles de drainer les travailleurs créatifs. La collaboration est également un facteur clé de ce nouveau système, tout comme les quatre T, mis en avant par Richard Florida, qui doivent être maximisés par les villes. La Technologie est une composante décisive de la croissance économique d'une communauté ; il faut que les recherches, les idées et les innovations soient transférées dans des produits durables et commercialisables ; les universités jouent un rôle important dans cette dynamique vers l'âge créatif. Le Talent est la force conductrice d'une stratégie économique effective et suppose une grande mobilité et la capacité de la ville à l'attirer et la retenir. La Tolérance a aussi un rôle prépondérant à jouer : la prospérité économique repose sur la culture, l'entrepreneuriat, le scientifique, le civil et la créativité artistique ; les travailleurs créatifs ont besoin d'être entourés d'une communauté ouverte aux nouvelles idées et personnes¹⁵². Enfin, le Territoire et ses qualités ont une importance croissante. Il s'agit du cadre naturel, construit et psychologique de la communauté, ce qui la différencie d'une autre. Il faut donc accentuer ces qualités afin de bâtir une ville unique et inspirante.

Il est intéressant de noter qu'Elizabeth Kline¹⁵³ insiste sur la sécurité économique comme un des quatre critères constitutifs de la ville viable. Cette dernière doit être capable d'attirer de nouvelles entreprises agissant dans des créneaux variés et employant des locaux. La diversité de la base économique permet l'indépendance financière¹⁵⁴.

B- Pour les processus « bottom-up » : revaloriser la place des citoyens

Comme pour le champ économique, un renouvellement de la vision de la place qu'occupent les citoyens dans les différents processus publics est nécessaire. Notamment, il faut inciter, faciliter et prendre en compte les prises de positions, les idées, les besoins et les attentes émanant de la population selon des processus dits « bottom-up ». Cela correspond à un échange participatif au sein duquel le thème s'est développé à partir des perceptions et des initiatives de l'échelon le plus bas, ensuite récupérés par les échelons supérieurs. Très utilisé dans le champ des politiques publiques, cela correspond à l'émergence d'un problème, social par exemple, qui est porté à l'attention des autorités responsables grâce à la mobilisation citoyenne ; ces dernières se doivent alors de le résoudre via des

¹⁵² Les lieux sensibles à l'immigration, aux modes de vies alternatifs et à des visions renouvelées des statuts sociaux et des structures de pouvoir sont des terrains idéals et stimulants pour le développement d'un âge créatif.

¹⁵³ Elizabeth Kline, *Sustainable Community Indicators ; how to measure progress*, 1997, Roseland, Mark et al : *Eco-city dimensions : healthy communities, healthy planet*, New Society Publishers, ch. 12.

¹⁵⁴ Les trois autres critères évoqués par Kline sont : l'intégrité écologique ; qualité de vie ; implication citoyenne.

politiques spécifiques. Ils s'opposent aux processus « tom-down » qui émanent des hautes sphères de décision et sont souvent bien trop éloignés des réalités.

La mise en place d'une ville viable suppose que la place du citoyen devienne prépondérante. Cette dynamique doit être double : le citoyen doit se mobiliser et modifier quelques-uns de ses comportements ; les autorités publiques doivent lui accorder plus d'importance dans les processus décisionnels et de négociations. Ainsi, pour rebondir sur l'idée de Richard Florida, s'il estime qu'un nouveau système économique peut voir le jour et tenir la longueur, une des conditions est un changement d'attitudes des citoyens et de leurs modes de vie. Se prémunir contre l'instabilité suppose qu'ils redéfinissent les notions de succès et de richesse, mais aussi l'approche à la consommation. En effet, de plus en plus, les représentations de la richesse passée deviennent un fardeau (voiture, maison, ...) et une consommation expérimentale voit le jour, à travers les voyages et les loisirs. Selon lui, cette consommation va créer un autre type de richesse, dans des secteurs nouveaux, et est susceptible de rendre la société plus heureuse. Même si ce processus en est cours, il y a encore beaucoup de travail.

De la même manière, Elizabeth Kline fait de la participation citoyenne un des critères pour que se développe une ville viable. Selon elle, pour que les individus se sentent membres d'une communauté, ils doivent être inclus dans les processus décisionnels et avoir une part de responsabilité dans les conséquences sociales qu'ils peuvent avoir.

Par ailleurs, les villes contemporaines ne se comprendront que par le regard des citoyens, et non par celui des experts. Les habitants d'une ville doivent être sans cesse sollicités et écoutés car cela est une des conditions de la durabilité urbaine. En effet, nous l'avons évoqué dans le développement, plus les aménagements effectués dans les villes, ou dans le cadre de réhabilitations, seront proches des attentes et des besoins des citoyens, plus ils seront utiles et utilisés, et aussi moins dégradés.

Il convient également de favoriser un urbanisme « bottom-up » et participatif. Les usagers des espaces sont les premiers acteurs des changements urbains ; leurs envies et leurs idées comptent donc pour beaucoup dans l'aménagement urbain. L'émergence de ce nouvel urbanisme suppose différentes étapes. Tout d'abord, de nouveaux modèles sociaux coopératifs ainsi que de nouveaux modèles de gouvernance dans l'organisation des villes doivent être mis sur pied. Par ailleurs, il faut inciter l'« emotional cityness »¹⁵⁵, c'est-à-dire la connectivité interindividuelle en environnement urbain qui a une force considérable et peut permettre de faire face plus efficacement aux changements et aux incertitudes dans les villes contemporaines. Par ailleurs, il faut que les décideurs publics reconnaissent cette citoyenneté changeante comme capable de s'adapter aux perpétuelles mutations des besoins

¹⁵⁵ Idée développée par Maria Nicanor, « Emotional Cityness », BMW Guggenheim Lab, janvier 2012. Elle décrit ce phénomène comme le besoin croissant d'une connectivité renouvelée en milieu urbain qui serait atteint via un renforcement des relations personnelles et une hausse des interactions sociales, ces deux éléments étant les moteurs de la cohésion communautaire. Elle rappelle ainsi que l'histoire montre que le développement urbain est le fait de coopération et de collaboration, en grande partie entre citoyens.

urbains. En effet, les citoyens sont de mieux en mieux équipés et capables d'influencer les processus politiques et l'organisation physique des lieux urbains. Enfin, la vie urbaine a besoin d'être modernisée et la créativité citoyenne peut être un excellent outil pour le faire, grâce à sa capacité de réutilisation et de réappropriation de l'existant ; les citoyens sont donc capables de réinventer les friches industrielles, avec des usages et des aménagements qui leur correspondront au mieux.

Conclusion

La Réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain est forte de multiples enjeux, mais dans le même temps, elle est aussi porteuse de nombreuses potentialités de développement, urbain notamment.

Malgré les difficultés qui peuvent se poser lors de la mise en place de projets de réhabilitation, comme la pollution des sites ou le manque de volonté politique, il est plus important de conserver ces lieux si particuliers que de les détruire ou de les ignorer pour implanter des projets en périphéries. En effet, la charge identitaire et historique que portent ces espaces en déshérence ne peut pas être négligée ; au contraire, elle doit être prise en compte et la réhabilitation agit même ici comme moyen de mise en valeur inédit de ce patrimoine industriel, devenu aussi important à conserver que les monuments historiques. Ainsi, détruire une friche serait un peu comme détruire la Tour Eiffel, ce qui est impensable ; avec cet exemple, il est facile de prendre toute la mesure de l'importance historique et identitaire des friches industrielles, de l'importance de les conserver et de les valoriser pour ne pas oublier notre passé.

Pourtant, ces espaces en « ruines » sont pendant longtemps restés à l'écart des politiques d'aménagement des villes. C'est que depuis une trentaine d'années que le mouvement de réhabilitation a débuté, avec les friches dites « culturelles » qui ont agi en pionnières. Nées du mécontentement populaire (conjointement des citoyens et des artistes) vis-à-vis des politiques publiques culturelles, notamment celle visant la démocratisation de la culture, elles sont apparues comme le lieu idéal à investir pour réinventer la gestion culturelle, le rapport à la culture, et favoriser le lien social. De telles occupations « sauvages » ont été autorisées par les pouvoirs publics pour plusieurs raisons. Tout d'abord parce que ces usages peuvent être sources d'idées pour des usages plus pérennes. Surtout, c'est pour la sécurisation, la maintenance *low cost*, et le fait de ne pas voir se perdre la valeur foncière de telles sites, que les autorités locales ont laissé faire.

Mais peu à peu, de cancers urbains dans les imaginaires, ces friches sont passées à d'incroyables réserves de développement ; elles ont pris une importance croissante, et le succès de certaines friches culturelles a permis aux autorités de réaliser qu'au cœur de leurs villes, de grands espaces, avec un bon potentiel, sommeillaient. Dans le même temps, le mouvement très populaire des friches culturelles a beaucoup ralenti, à cause de deux éléments principaux. D'une part, les autorités ont voulu s'investir pour tirer parti des bénéfices ; se faisant, elles ont anéanti l'essence même de ces lieux alternatifs qui ont disparu ou se sont institutionnalisés. D'autre part, les nouvelles préoccupations qui ont émergé à partir des années 1990 au niveau du développement durable ont changé les aspirations de la population

et des pouvoirs publics qui voient maintenant dans ces lieux une opportunité pour repenser le fonctionnement urbain sur des bases plus viables. Dès lors, on assiste à l'émergence d'éco-quartiers sur ces anciens espaces en friche. Ils intègrent des exigences de mixités sociale et fonctionnelle, de développement durable, d'implication citoyenne, ... Cependant, leurs mises en œuvre se révèlent parfois délicates. En effet, la multitude d'acteurs et l'importance d'intégrer les citoyens aux divers processus rend l'équilibre de la gouvernance délicat. Par ailleurs, la multiplication des échelons et des personnes compétentes alourdit les processus administratifs et de décisions. Enfin, la difficulté d'évaluer les retombées et les effets de tels projets rendent frileux les investisseurs. Malgré tout, des outils commencent à voir le jour et tendent à pallier ces difficultés. Ainsi, de plus en plus de projets voient le jour et la réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain apparaît plus que jamais comme une opportunité pour repenser la ville sur des bases plus durables ; pour faire de la ville contemporaine une ville viable sur le long terme.

Face aux incertitudes grandissantes, qui sont aussi bien imputables au système économique qu'à notre hyperconnectivité croissante, à une démographie en perpétuelle hausse et une population qui est toujours plus urbaine et massée dans des agglomérations en pleine croissance, les problèmes qui pèsent sur la ville contemporaine sont multiples : pollution, congestion, criminalité, pression foncière, inégalités sociales et économiques qui se creusent, ... La ville va mal. Pour l'apaiser, la solution de l'étalement urbain a été appliquée, mais après plusieurs années de périurbanisation, le phénomène n'a fait qu'accroître ces maux, et, dans le même temps, il a créé de nouvelles menaces sur l'environnement (hausse des trajets motorisés, donc des émissions de gaz à effet de serre, consommation de carburants, ... mais aussi fragmentation biologique et destruction de la biosphère).

Pour renverser le phénomène et pallier ces problèmes, beaucoup de villes prônent depuis quelques années la mise en place de la densification urbaine. Cependant, et c'est très vrai en France, elle est peu facilitée car les dispositifs en place continuent de favoriser l'étalement urbain. C'est dans ces conditions que la réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain apparaît comme une des solutions pour atteindre cet objectif de densification. Malgré tout et même si la ville à « courtes distances » est prônée, ce n'est pas le seul élément qui accouchera des villes durables de demain. Bien sûr, toutes les exigences du développement durable sont à intégrer dans la planification urbaine si l'on veut espérer voir se bâtir des cités viables. Surtout, des changements plus profonds semblent nécessaires. La refonte du système économique ainsi que la revalorisation de la place des citoyens dans les processus qui les concernent directement apparaissent comme des passages obligés afin de voir se développer les *ecopolis* de demain.

Il semble donc essentiel de favoriser la réhabilitation des friches industrielles en milieu urbain. Il convient d'ailleurs de trouver les éléments qui permettront d'inciter tant les porteurs de projets que

les investisseurs : création de labels spécifiques, incitations fiscales, subventions accrues, ... car ces espaces sont l'échelle première d'un changement plus global, vers une durabilité urbaine renforcée.

Malgré l'opportunité que représente la réhabilitation des friches industrielles pour bâtir une viabilité urbaine sur le long terme, la ville durable ne verra pas le jour si les changements en profondeur que nous avons évoqués n'émergent pas. Il semble aujourd'hui essentiel de voir ces modifications se faire car les problèmes et les incertitudes sont croissants et deviennent de plus en plus problématiques, et ce à l'échelle mondiale. C'est surtout à partir de changements d'attitudes de l'ensemble de la population et en se posant les bonnes questions que ces bouleversements verront le jour et permettront d'avancer vers une gestion durable de l'urbain.

Les villes ont été construites pour répondre à nos besoins, en tant qu'être sociaux, coopératifs et émotionnels. La montée en puissance des gadgets technologiques est en train de les bousculer dans leur mission originelle ; mais, les nouvelles technologies de l'information et de la communication sont-elles vraiment capables de remplacer les villes dans cette mission ? Il semble aujourd'hui indispensable de repenser l'environnement urbain selon les attentes, les envies et les besoins des usagers, afin de donner à la ville la forme que nous voulons qu'elle ait et de favoriser les interactions humaines. Ce sont aux usagers de penser la ville, et s'ils ont les outils nécessaires et l'écoute des autorités en place, alors leurs préoccupations environnementales finiront par pénétrer les enceintes urbaines. C'est par le biais de l'ensemble de ces changements que de nouvelles cités idéales devraient voir le jour, les *ecopolis* de demain.

Bibliographie

Ouvrages

Choay Françoise, *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 1992

Gras Pierre, *Le temps des ports – Déclin et renaissances des villes portuaires (1940-2010)*, Paris, Editions Tallandier, 2010

Marot Sébastien, *L'art de la mémoire, le territoire et l'architecture*, Paris, Editions de La Villette, 2010

Articles

Andres Lauren, « Les usages temporaires des friches urbaines, enjeux pour l'aménagement », *Métropolitiques*, mai 2011

Andres Lauren, « Temps de veille de la friche urbaine et diversité des processus d'appropriation : la Belle de-Mai (Marseille) et le Flon (Lausanne) », *Public-privé : enjeu de la régulation des territoires locaux*, *Géocarrefour*, Vol.81/2, avril 2007, pp.159-166

Andres Lauren et Grésillon Boris, « Les figures de la friche dans les villes culturelles et créatives. Regards croisés européens », *L'Espace géographique*, vol. XL, 2011/1

Ciuch Jean-Michel, « Prix du foncier, quand le développement durable renforce la crise », *Les Echos*, 23 novembre 2011

Collin Michèle, « Nouvelles urbanités des friches de l'époque industrielle », *Villes et mondialisation*, *Multitude*, vol. 6, septembre 2001.

Demathieu Pierre, « Environnement et aménagement, la réhabilitation des friches industrielles », *Environnement et aménagement*, X-environnement, 1995

Desjardins Xavier, « Ville rêvée, ville réelle. Veut-on vraiment lutter contre l'étalement urbain ? », *Etudes Foncières*, janvier-février 2008, pp.16-19.

Duarte Antonio, « Pour la réhabilitation des friches dans le Grand Paris », *Newsring*, 20 mars 2012

Dumesnil France et Ouellet Claudie, « La réhabilitation des friches, un pas vers la ville viable ? », *Revue Vertigo*, Volume 3, numéro 2, octobre 2002.

Emilianoff Cyria, « La ville renouvelée » et « La ville compacte », 2001

Fabrégat Sophie, « Reconversion des friches urbaines polluées : mode d'emploi », *Sites et sols pollués, Actu-environnement*, juin 2009

Fagnoni Edith, « Amnéville, de la cité industrielle à la cité touristique : quel devenir pour les territoires urbains en déprise ? », *Tourisme et développement, Mondes en développement*, 2004/1, n°125, pp. 56-61

Ferré Cécile, « Villes rêvées, villes durables ? », *Services urbaines en réforme dans le monde arabe, Géocarrefour*, Vol. 85/2, p.182-184

Galeazzi Juliette, « Les friches urbaines, des espaces en mutations », *Sciences Humaines*, 2010

Gleaser Edward L., « Are Cities dying ? », *The journal of Economic Perspectives*, Printemps 1998, Volume 12, n°2, p.139-160.

Grésillon Boris, « La reconversion d'un espace productif au cœur d'une métropole : l'exemple de la friche de la Belle de Mai à Marseille », *Rives méditerranéennes*, n° 38, 2011

MacLaren Christine, « Resilient economies, resilient cities : An interview with Richard Florida », BMW Guggenheim Lab, février 2012

Nicanor Maria, « Emotional Cityness », BMW Guggenheim Lab, janvier 2012.

Renard Vincent, « Grenelle II : la fin de l'étalement urbain ? », *Métropolitiques*, juin 2011

Schubarth Christian, « Qui et quoi est diffus dans la ville diffuse ? Nommer l'étalement urbain contemporain », *GEA*, n°22, Avril 2007

Thévoz Laurent et Dekkil Guillaume, « Les Dimensions sociales des projets de mutation des friches urbaines : négociation, participation et mixité sociale », Office Fédérale Du Logement, 2009

Tugayé Zita, « Réhabilitation des friches industrielles : 22@Barcelona », *Eurêka 21*, juin 2009

Tugayé Zita, « Dunkerque, un éco-quartier pour changer de visage », *Eurêka 21*, avril 2009

Tugayé Zita, « Stockholm invente un modèle « éco-cycle » de quartier durable. L'interview » et « Hammarby Sjöstad, ou la boucle du développement durable », *Eurêka 21*, mai 2009

Van der Leer David, « How a city come to be ? », BMW Guggenheim Lab, mars 2012

Vanhamme Marie et Poggi Marie-Hélène, « Les friches culturelles, genèse d'un espace public de la culture », *Cultures et Musées*, Vol. 4, n°4, 2004, pp. 37-55

« Billancourt toujours en tête », *Libération*, 26 avril 2012

« Les évolutions liées au Grenelle et au Plan de relance », *La gestion des sites et sols pollués, Actu-environnement*, mai 2010

« Lyon – Confluence, un exemple de réhabilitation urbaine », *La France, des territoires en mutation, GéoConfluences*

« Sites et sols pollués – Les territoires à la reconquête des friches urbaines », *Ecocollectivités*, janvier 2011

Dossiers – Comptes rendus – Séminaires – Mémoires – Etudes

Denise Audrey et Hubert Martine, *Les friches urbaines, un potentiel foncier pour la ville : essai de classification dans le département des Yvelines*, Institut d'urbanisme de Paris, 2009

Lombardo Philippe, Seguin Eric et Tomasini Magda, *Les niveaux de vie en 2009*, Division revenus et patrimoine des ménages, INSEE

Macquat Arnaud, *Processus de réhabilitation des friches industrielles – Cinq cas de friches industrielles en ville de Delémont*, 2001, Université de Neuchâtel, Institut de géographie, mémoire

Aménager des villes « durables », Centre National d'Education à Distance, Séquence 6.

« *Friches, artistes et territoires* », compte-rendu de la journée d'étude, Direction de la Culture et du Patrimoine de Reims, 10 février 2011

« *Nouveaux lieux culturels en Europe* », retranscriptions du séminaire, Banlieues d'Europe, Lomme, Octobre 2011

« *Sites pollués : étude de l'efficacité des techniques de phytoremédiation – Le projet Phytostab* », étude de l'INERIS, 22 juin 2010

World Urbanization Prospects, the 2011 revision – Highlights, Departement of Economic and Social Affairs, United Nations, New York, 2011

Vidéos

Arte TV, *Culture à la chaîne : Liverpool*

Arte TV, *Culture à la Chaîne : Saint-Etienne*

Arte TV, *Culture à la Chaîne : Essen*

Florent Tillon, *Detroit Wildlife*, film de repérage, 2008

Sites Internet

www.ademe.fr

www.artfactories.net

<http://blog.bmwguggenheimlab.org/>

www.culturecommunication.fr

www.developpement-durable.fr

www.economie.gouv.fr

www.epase.fr

www.eureka21.eu

www.legifrance.gouv.fr

www.un.org

www.unfpa.org

Table des matières

REMERCIEMENTS	4
SOMMAIRE	5
INTRODUCTION	7
PARTIE I – LES FRICHES INDUSTRIELLES EN MILIEU URBAIN : POURQUOI REHABILITER DES ESPACES EN DESHERENCE	16
CHAPITRE I – LES ENJEUX DE LA CONSERVATION ET DE LA REHABILITATION DES FRICHES INDUSTRIELLES EN MILIEU URBAIN	17
Section I - « Devoir de mémoire » et mise en valeur du patrimoine industriel	17
I- Devoir de mémoire : les enjeux historiques et identitaires de la conservation	17
A- Des réceptacles de l'histoire.....	17
B- Le risque d'un traumatisme identitaire.....	19
II- La réhabilitation : un moyen de mise en valeur d'un patrimoine industriel enfin reconnu	20
A- Le patrimoine industriel au Panthéon des patrimoines	20
B- La réhabilitation comme forme de mise en valeur	20
Section II – Les externalités positives de la réhabilitation	21
I- L'opportunité de dépolluer les sols et rendre les terrains viables.....	21
A- L'obstacle majeur à la réhabilitation : la pollution des sols	21
B- Des pollutions variées mais pas irréversibles : comment rendre les terrains viables ?	23
II- L'opportunité de répondre en partie aux enjeux d'une urbanisation croissante.....	24
A- Investir de grands espaces vierges de toute activité	24
B- Une réponse politique adaptée aux enjeux et besoins actuels	24
CHAPITRE II- DES OBSTACLES VARIES AUX PROJETS DE REHABILITATION, MAIS LOIN D'ETRE INSURMONTABLES	26
Section I- Les problèmes corollaires des travaux de dépollution : irrémédiables ?	26
I- Entre difficultés techniques, problèmes juridiques et réglementaires et contraintes financières, le long chemin des travaux de dépollution	26
A- Un cadre réglementaire et technique absent	26
B- La délicate question juridique de la responsabilité, ou comment financer la dépollution.....	27
II- Comment surmonter ces obstacles ?	28
A- Un cadre juridique et réglementaire qui prend forme progressivement.....	28
B- Aides financières et autres mesures.....	30
Section II – Entre volonté politique et qualité des projets : les autres obstacles à la réhabilitation.....	31
I- La volonté politique, ciment de tous les projets	31
A- L'élément indispensable de tous les projets d'aménagement du territoire	31
B- Les outils pour inciter les pouvoirs publics à s'engager.....	32
II- Les risques de l'initiative privée et du projet mal préparé	33
A- Faire face aux projets de promoteurs privés	33
B- Des projets de qualité, pérennes et innovants	34
PARTIE II – LA REHABILITATION DES FRICHES INDUSTRIELLES EN MILIEU URBAIN : D'IMMENSES POTENTIALITES MAIS UNE MISE EN ŒUVRE PARFOIS DIFFICILE	35

CHAPITRE III- DES FRICHES CULTURELLES A DE NOUVEAUX CONCEPTS DE QUARTIERS, UNE MULTITUDE DE
POSSIBILITES POUR DES REHABILITATIONS QUI REpondent AUX DEMANDES POPULAIRES ET AUX BESOINS

POLITIQUES	36
Section I- Spécificités et évolution des friches dites « culturelles », pionnières de la réhabilitation.....	36
I- Une appropriation populaire autorisée par les pouvoirs publics.....	37
A- Une genèse populaire contre des politiques culturelles jugées insuffisantes	37
B- Une occupation autorisée par les pouvoirs publics : les bénéfiques du temps de veille.....	38
II- Une influence mutuelle entre friches culturelles et pouvoirs publics, au profit de ces derniers	39
A- L'évolution des politiques publiques culturelles.....	39
B- Une institutionnalisation croissante des friches culturelles : « de la précarité à la pérennité », la perte de l'essence même des friches culturelles	40
Section II- Vers de nouveaux concepts de quartiers, plus durables.....	42
I- Au cœur de ces nouveaux quartiers : l'exigence de double mixité	42
A- La mixité fonctionnelle : un enjeu décisif dans la construction de nouvelles centralités	42
B- La mixité sociale : un enjeu central difficile à mettre en œuvre	44
II- Contre une « ville générique », des projets innovants et durables spécifiques à chaque ville	45
A- Des projets innovants qui s'adaptent aux lieux et à leurs enjeux.....	45
B- Les difficiles exigences du développement durable	47
CHAPITRE IV- ENTRE GOUVERNANCE, ECHELON LOCAL ET FINANCEMENTS, UNE DELICATE MISE EN ŒUVRE DES PROJETS DE REHABILITATION.....	48
Section I- Une multitude d'acteurs engagés : le difficile équilibre de la gouvernance	48
I- Des acteurs aux intérêts multiples difficiles à fédérer	49
A- Plusieurs groupes ; intérêts variés	49
B- Les outils d'une coopération nécessaire.....	50
II- Des processus sociaux souvent négligés : l'importance d'intégrer les populations locales dans la gouvernance pour des projets plus durables.....	51
A- La participation de la population : un facteur clé pour la durabilité des projets de réhabilitation	51
B- Les outils pour intégrer en pratique la population.....	52
Section II- Les autres exigences d'un projet de qualité et pérenne	53
I- Echelon local et projet intégré.....	53
A- L'ère du projet urbain décentralisé : « think global, act local »	53
B- L'exigence de projets intégrés à l'aménagement local.....	54
II- La difficulté de lever des fonds pour des projets aux effets incertains.....	55
A- Les différents types de financement des projets de réhabilitation	55
B- La difficulté d'évaluer les effets ex ante de tels projets.....	56

**PARTIE III- LA REHABILITATION DES FRICHES INDUSTRIELLES EN MILIEU URBAIN : UNE
OPPORTUNITE POUR « REFAIRE LA VILLE SUR LA VILLE » ET LA RENDRE PLUS DURABLE**

..... 58

CHAPITRE V- LA VILLE EN TRAIN DE MOURIR ? PROBLEMES, MENACES ET REACTIONS..... 59

Section I- Problèmes en ville et menaces sur l'environnement

I- Pourquoi de tels maux rongent-ils la ville contemporaine ?..... 59

A- Une population mondiale de plus en plus urbaine ; des agglomérations de plus en plus tentaculaires..... 59

B- Fast changing economy et hyper-connectivité en ville

II- Les conséquences sur la ville contemporaine.....	62
A- Problèmes sociaux et environnementaux : une vie en ville « dangereuse » et inégalitaire	62
B- Problèmes économiques : une pression foncière insoutenable.....	62
Section II- L'étalement urbain : une fausse bonne idée de plus en plus critiquée.....	64
I- L'étalement urbain : une réponse qui semblait adaptée mais qui a créé de nouvelles menaces	64
A- Etalement urbain : raisons et applications.....	64
B- Les conséquences de l'étalement urbain : déplacement des problèmes et nouvelles menaces.....	65
II- La percée du développement durable dans l'aménagement des villes et des territoires.....	67
A- L'émergence du réseau des « villes durables » et la Charte d'Aalborg.....	67
B- Des outils d'aménagement empreint de durabilité : l'Agenda 21 local	68
CHAPITRE VI- LE CONCEPT DE LA VILLE COMPACTE, SEUL APTE A ACCOUCHER DES VILLES DURABLES DE	
DEMAIN ?.....	69
Section I- A la reconquête de l'espace urbain : comment faire vivre la ville compacte ?.....	70
I- La ville à « courtes distances » : une idée prônée mais peu facilitée.....	70
A- La ville dense : définitions, enjeux, et influences	70
B- Malgré un discours politique volontariste, les dispositifs institutionnels français restent insuffisants	71
II- L'opportunité de la réhabilitation dans un tel contexte.....	73
A- Produire une nouvelle urbanité attractive pour freiner l'étalement urbain.....	73
B- La réhabilitation : l'échelle première d'un renouvellement de la ville sur elle-même	74
Section II- Aller plus loin que la densification : repenser la ville, son économie et la place des citoyens ...	75
I- La ville durable : nouvelles dynamiques et retour de l'environnement	75
A- De nouvelles dynamiques de territoires	75
B- Faire revenir l'environnement dans les villes.....	76
II- Une vision renouvelée de l'économie et de la place des citoyens : le terreau idéal pour des villes durables.....	78
A- Une économie innovante, flexible et adaptable.....	78
B- Pour les processus « bottom-up » : revaloriser la place des citoyens	79
CONCLUSION.....	82
BIBLIOGRAPHIE.....	85
TABLE DES MATIERES.....	89
ANNEXES	92
Annexe 1 – Le schéma du développement durable appliqué à l'aménagement de la ville.....	93
Annexe 2 – Les différentes formes de participation des citoyens aux projets de réhabilitation	94
Annexe 3 – Répartition des parts de capitaux du projet Lyon Confluence	95
Annexe 4 – Rapport de stage – Cité du design, Saint-Etienne – Service communication.....	96
GLOSSAIRE	102

Annexes

Glossaire

Agenda 21 : programme d'actions pour le XIXe adopté par les participants du Sommet de la Terre de Rio de Janeiro de 1992 ; description des principes, objectifs et moyens qui doivent être mis en œuvre pour réaliser un programme de développement durable à tous les niveaux d'action : Etats, collectivités locales, communautés urbaines

Agglomération : ensemble urbain comprenant la ville centre et les communes périphériques ; unité urbaine plus ou moins cohérente et parfois polarisée

Banlieue : territoire autour de la ville ; selon sa proximité, on distingue banlieue proche (limitrophe ou contigüe, « première couronne ») et la banlieue lointaine (communes périphériques plus éloignées, « deuxième couronne »)

Densité urbaine moyenne : nombre d'habitants par kilomètre carré d'espace bâti

Eco-cité : ville reconnue par le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable suivant les référentiels de l'urbanisme durable

Eco-quartier : portion de la ville où les urbanistes tentent d'atteindre les objectifs de durabilité ; opérations exemplaires qui proposent d'explorer sur quelques îlots un autre modèle urbain

Empreinte écologique : mesure de la pression qu'exerce l'homme sur la nature ; elle permet l'évaluation de la surface productive nécessaire à une population pour répondre à sa consommation de ressources et à des besoins d'absorption de déchets. Celle d'une ville dépasse généralement sa superficie et s'étend sans cesse en prélevant des ressources sur d'autres territoires. Pour exemple, le secteur de l'habitat utilise 40% des ressources de la planète en matériel et énergie (construction et exploitation du bâti), produisant 1/3 des émanations de CO₂

Mégalopole : espace urbanisé dans lequel plusieurs noyaux urbains se distinguent et dont l'extension de leurs périphéries forme un tissu urbain continu ; organisation urbaine de l'espace ; aujourd'hui, elles rassemblent 4% de la population mondiale totale, dont 9% de la population urbaine mondiale totale

Mégapole : ville géante comptant plusieurs millions d'habitants

Métropole : agglomération de plusieurs centaines de milliers d'habitants qui concentre de nombreux équipements et emplois tertiaires de haut niveau lui permettant de rayonner et de desservir une région ou un espace plus vaste ; elle ne se définit pas seulement par sa population mais par l'importance des activités de commandement qu'elle concentre

Migration pendulaire (ou alternante) : déplacements quotidiens entre le lieu de résidence et le lieu de travail

Niveau d'urbanisation : pourcentage de la population mondiale totale habitant les villes

Périurbanisation ou étalement urbain : extension de l'urbanisation autour de la ville dans des espaces ruraux, forestiers ou dans les villages à proximité

Renouvellement urbain : opération de reconstruction de la ville sur elle-même pour repenser et reconstruire des quartiers selon les objectifs contemporains en termes d'accessibilité, de qualité environnementale et de compétitivité économique. Des incitations nationales et internationales sont réalisées pour encourager les villes dans ce sens

Taux de croissance urbaine : augmentation d'une ville aussi bien en superficie qu'en peuplement (nette différence entre le nord où le taux est inférieur à 2% et le sud où il est supérieur à 2% sauf quelques exceptions comme l'Argentine ou le Chili)

Taux d'urbanisation : rythme auquel s'accroît la population mondiale totale habitant les villes

Transition urbaine : évolution d'un pays ou d'une région où la population est majoritairement rurale vers une population majoritairement urbaine

Urbanisation : processus de transition d'une société rurale à une société plus urbaine ; augmentation de la proportion de population vivant dans des établissements définis comme urbains, principalement par une migration nette en provenance d'établissements ruraux

Ville : selon l'INSEE, il s'agit d'un espace où résident au minimum 2000 habitants agglomérés. Ce seuil minimum et quantitatif est déterminé dans chaque pays selon les caractéristiques démographiques et spatiales ; en Chine, il faut atteindre plus de 200 000 habitants pour qu'un groupement de population soit considéré comme une ville