



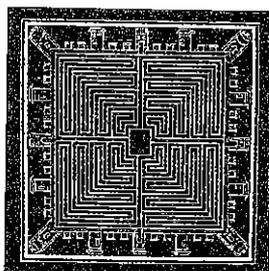
48

Recomposer le paysage urbain

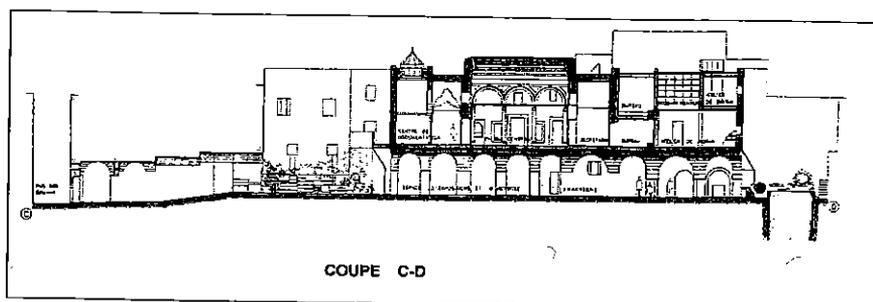
MAIRES POUR LA PAIX



49

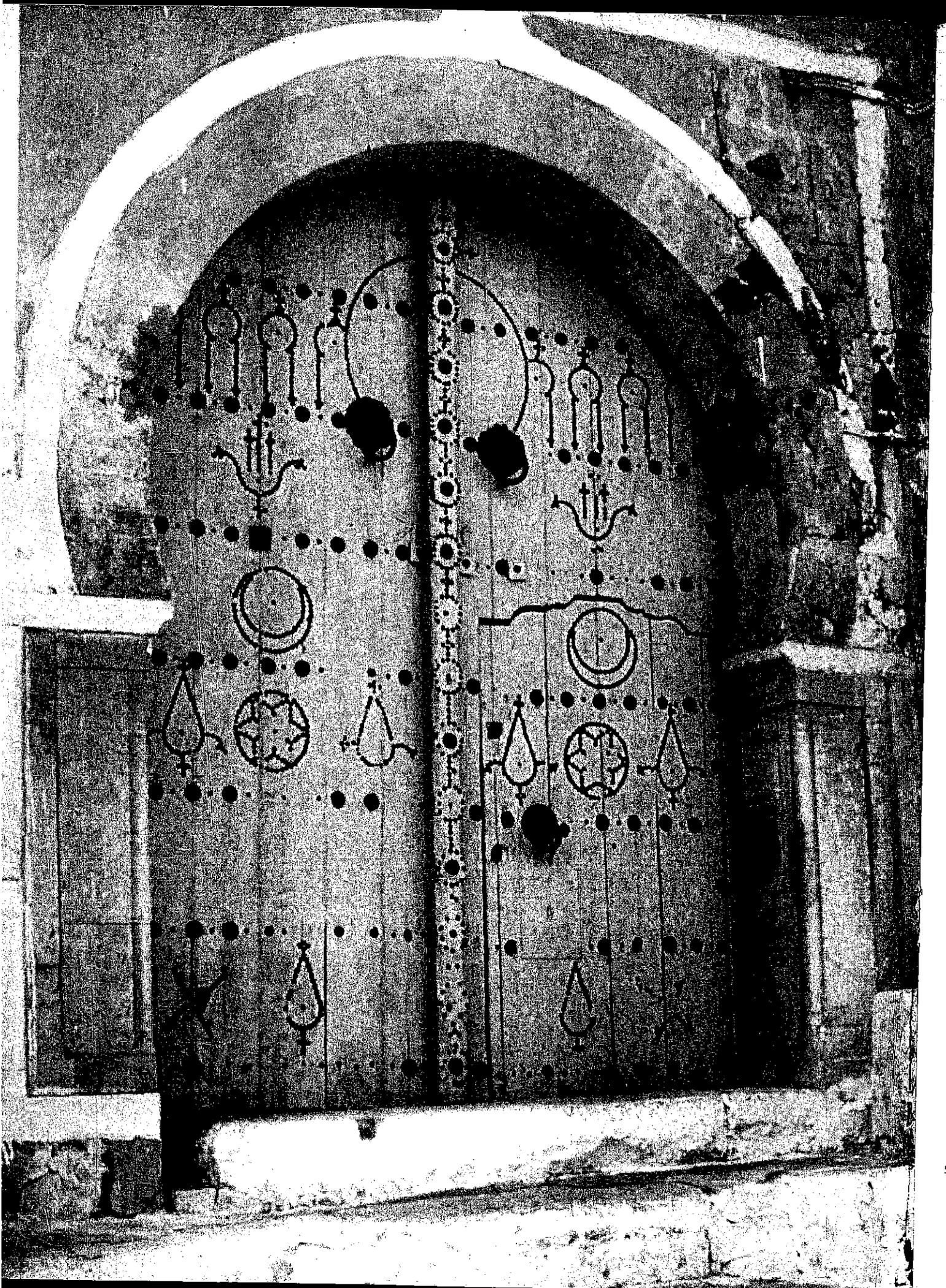


- ◆ Le quartier comme lieu de convivialité
- ◆ Le patrimoine ou la mémoire collective
- ◆ La ville en mouvement :
espaces et transports publics
- ◆ Le nouvel ordre spatial de la ville



COUPE C-D

50



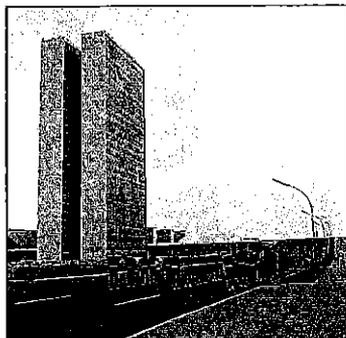
En l'an 2000, cinquante pour cent des Terriens seront urbains. Urbains, mais ne disposant pas pour autant de tous les avantages de l'urbanité. Car il y a encore bien des conditions à réunir pour que le développement — prodigieux — des villes et mégalofoles se déroule de manière satisfaisante pour tous les habitants : logements décents, existence d'espaces publics variés et de qualité, préservation du patrimoine, éradication des bidonvilles et des taudis, accès aux transports en commun, présence des infrastructures de base, etc.

LE QUARTIER COMME ESPACE DE CITADINITÉ

Même si sa délimitation est souvent difficile, le quartier reste une "réalité" perçue positivement par ses habitants, lieu d'exercice d'une citoyenneté urbaine "de base" où se forment les relations de voisinage et de proximité.

A Porto Alegre (Brésil), des efforts sont accomplis pour diffuser la culture vers les quartiers, particulièrement vers les quartiers pauvres. Cette opération est basée sur une réappropriation par les habitants de l'histoire de leurs quartiers ("**Mémoires de voisinage**").

A Sousse (Tunisie), les comités de quartier, créés en 1991, ont été associés à la rénovation de la ville.



52

Mais il existe aussi des quartiers — généralement centraux — qui, par leurs qualités patrimoniales, leur histoire, leur position, sont la fierté de toute l'agglomération et deviennent une sorte d' "image de marque" de toute la ville. Ainsi à Nicosie (Chypre), le quartier Laiki Ytonia, dans la vieille ville, a fait l'objet d'une rénovation (restauration d'immeubles, installation de zones piétonnes...) qui lui a rendu vie. Cette réalisation a reçu le **prix de la "Pomme d'Or"** 1988 décerné par le Fijet (Fédération internationale des journalistes et écrivains du tourisme, ayant un statut de consultant auprès de l'UNESCO).

SANTIAGO DE CHILI : LE DROIT À LA VILLE POUR TOUS

La ville est diversité : de ses formes, de ses fonctions, de ses microcultures, de ses strates sociales et un des enjeux du futur urbain est de garantir cette diversité. Dans cet esprit, il faut agir contre le dépeuplement des centres urbains en évitant aussi, autant qu'il est possible, la "gentrification" des quartiers rénovés. La mairie de Santiago de Chili (Chili) a mis sur pied un programme de repeuplement de son centre qui comporte deux volets principaux :

I. En matière de construction neuve, le gouvernement national octroie des subides spéciaux aux candidats à la construction dans les périmètres de rénovation. Une association sans but lucratif a été mise en place ("**Association pour le développement de Santiago**") qui pratique de l'assistance en gestion immobilière. Les pouvoirs publics ont également mis en œuvre de grands projets d'équipement urbain (notamment des parcs) afin de provoquer un effet d'entraînement.

51



2. En ce qui concerne la réhabilitation du patrimoine ancien, la commune a impulsé une politique novatrice en créant une unité d'assistance technique et financière qui octroie crédits et subsides. Cet organisme est intervenu dans plus de 500 cas. Dans cette tâche, il est aidé par l'Université, les institutions financières, les organisations internationales et la Commune.

En peu de temps, 8 000 familles ont réintégré le centre de la ville (la population de Santiago étant de 230 000 habitants, au cœur d'une agglomération de 1 500 000 personnes).

On met ainsi en œuvre une politique qui vise à assurer à tous — selon la formule d'Henri Lefebvre — un "droit à la ville".

L'histoire joue donc un rôle moteur dans l'émergence d'un "esprit de quartier". Ainsi, à Gijón (Espagne), entre autres, des actions ont été accomplies pour restaurer des quartiers historiques qui se trouvaient dans de très mauvaises conditions d'habitabilité.

Dans une toute autre perspective, en associant dans son financement de nombreux partenaires (agences municipales, organismes internationaux), la ville de São Paulo (Brésil) a mis en œuvre un vaste projet de construction de près de 28 000 logements. Ce programme, appelé **Cingapura**, s'inspire d'un programme similaire conçu par la ville de Singapour et adapté aux spécificités paulistes.

Même si les dimensions de tels espaces de logement sont très loin d'être comparables à celles des quartiers traditionnels, c'est l'esprit qui veut y ressembler. Il s'agit de retrouver une convivialité, un plaisir de vivre ensemble que le quartier évoque.

C'est la même opération symbolique qui se trouve à la base des opérations de revitalisation des banlieues : il s'agit de leur rendre un "supplément d'âme".

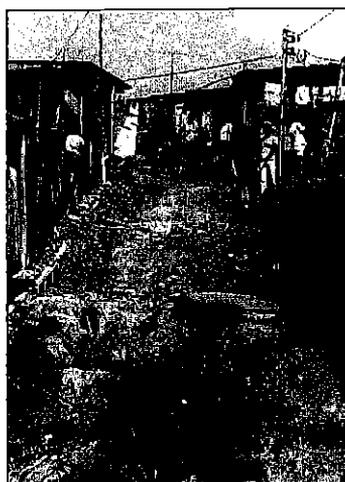
Les banlieues sont des territoires urbanisés qui ceinturent les villes; de création assez récente, elles souffrent souvent de ne pas posséder les attributs d'une vie urbaine complète. Alors qu'elles sont en relation de dépendance fonctionnelle vis-à-vis du centre de la "ville-mère", elles abritent des populations qui ont parfois le sentiment d'être écartées des centres urbains et de leurs équipements de prestige.

Dès lors, les actions qui visent à "urbaniser" les banlieues doivent être signalées : à Saint-Denis (France) le quartier Francs-Moisins, peuplé de près de 12 000 habitants, présentait les stigmates des "quartiers de cités" construits sous l'inspiration de l'urbanisme fonctionnaliste : enclavement dans un secteur peu valorisant, architecture monotone de tours et de barres, absence d'espaces publics de qualité... Menée en concertation avec les habitants, la réhabilitation des immeubles des Francs-Moisins s'est accompagnée d'une requalification des espaces publics (rues piétonnes, squares, mails), de l'implantation d'un lycée recrutant au-delà du quartier, ainsi que d'un centre sportif. En 1995, afin d'aérer le quartier, le "bâtiment 3" a été démoli par implosion.



53





54

Par ailleurs, l'opération "**Banlieues du Monde**" sera lancée en juin-juillet 1998 pendant la Coupe du Monde de Football. Elle prévoit l'organisation de tournois de football auxquels participeront des jeunes de quatorze quartiers de France et de dix-neuf autres pays. Ce projet sera complété de volets musique, communication, échanges-rencontres.

Certaines communes situées dans la banlieue d'une grande ville tentent de transformer un handicap — être une cité dortoir de la métropole proche — en un avantage qu'elles essaient d'optimiser. A Oeiras (Portugal), commune située dans l'aire métropolitaine de Lisbonne, la Mairie a obtenu un contrôle direct sur les mutations des affectations des sols afin de faire entendre sa voix dans les projets d'infrastructures qui concernent son paysage urbain. Oeiras cherche également à se construire une identité propre qui la distinguerait des autres communes de la banlieue, en développant des pôles de centralité et d'activité.



55

Les banlieues ne sont pas des bidonvilles, mais ceux-ci comme ceux-là essaient de se reconstituer une citadinité de quartier. Qu'on les appelle "favelas", "shantytowns" ou "bidonvilles", ces espaces urbains sont le plus souvent dépourvus des infrastructures de base. Constitués d'habitations précaires faites de matériaux de récupération, ils abritent le plus souvent des populations exclues des circuits traditionnels du travail. Mais nombre de villes tentent de les requalifier.

Ville touristique internationale, Phuket (Thaïlande) a vu l'apparition sur son sol de nombreux bidonvilles à la suite de l'arrivée massive de migrants. Un centre multifonctionnel de la communauté a été construit à proximité des bidonvilles afin de prêter à la population des soins de santé gratuits et d'autres services relevant de la formation et de l'éducation.

A Diadema (Brésil), le concept "**La Ville pour tous**" a orienté les actions de la municipalité, en visant la pleine citoyenneté pour les habitants des bidonvilles, par une "post-urbanisation" des quartiers de bidonvilles (installation d'infrastructures) et par la numérotation de tous les logements, considérée comme un droit du citoyen à la reconnaissance de son identité sociale.

Dans le contexte brésilien, il faut signaler que Joinville a opéré une véritable opération de prévention des bidonvilles : grâce au projet **Mangue**, dix mille familles ont reçu une assistance pour la construction de résidences afin de lutter contre l'apparition de favelas.

SALVADOR DA BAHIA : POUR UN MODÈLE D'ACTION PUBLIQUE INTÉGRÉE

Du fait de l'exode rural, Salvador da Bahia (Brésil) a vu sa population doubler en l'espace de dix ans. L'installation des infrastructures urbaines n'a pas suivi au même rythme. Le projet **Baixa de Camurujipe** consiste en une urbanisation "complète" d'un quartier proche du fleuve Camurujipe; dans ce secteur, se posent de graves problèmes révélés par la répétition de maladies endémiques, par la malnutrition et par un fort taux de mortalité infantile. L'idée globale est de



concevoir et de mettre en place un modèle d'action du secteur public dans les zones pauvres, par l'association de la population à l'élaboration du projet et par la réunion de divers partenaires : la Ville, l'Etat de Bahia, le Gouvernement Fédéral, des O.N.G., et les Universités. On y a construit 124 habitations, rénové 240 maisons et installé 550 unités sanitaires. On a aussi muni l'ensemble d'installations d'approvisionnement en eau et de systèmes d'égoûts et de drainage.

LE PATRIMOINE OU LA MÉMOIRE COLLECTIVE

Le patrimoine est un élément majeur de la mémoire et de l'identité des communautés culturelles. Lorsque des villes ont accumulé sur leur sol les témoignages bâtis de cultures et de religions différentes, la conservation de ces témoins devient un enjeu central pour les communautés qui y résident. Les actions de restauration entreprises par les pouvoirs publics peuvent être l'expression de la volonté d'une cohabitation harmonieuse, en même temps qu'elles en deviennent le symbole.

La ville de Nis (République fédérale de Yougoslavie), par exemple, présente une variété de monuments représentatifs des religions et communautés qui y ont résidé, reflet d'un passé tumultueux : résidence des empereurs romains, nécropole byzantine, églises, mosquées, synagogues, forteresse, Tour des Crânes... et les actions de la municipalité visent à préserver cette diversité.

Certaines villes possèdent sur leur sol des témoins d'un "moment" privilégié de l'histoire de l'architecture. Ainsi, Kecskemét (Hongrie) possède un riche patrimoine de style "Art Nouveau", qu'elle s'efforce de préserver et de mettre en valeur.

Quito (Equateur) possède le plus vaste périmètre d'architecture coloniale d'Amérique latine. Deux instruments permettent de mener à bien la restauration et la réhabilitation de son cœur historique : le Fonds de sauvetage du centre historique (Fonsal), et le Fonds de réhabilitation du logement (Fonreviv).

Genève (Suisse) a entrepris le **sauvetage des serres de Pregny**. Attribuées au célèbre architecte anglais Joseph Paxton (auteur du Crystal Palace de Londres, 1851), les serres de Pregny, d'une surface vitrée de 2450 m² avaient été construites vers 1860 pour fournir le baron A. de Rothschild en fruits exotiques. Elles sont devenues propriété de l'Etat de Genève, et ce dernier, par le biais de sa Division de l'aménagement, a confié à trois professionnels sans travail l'étude de leur sauvegarde. Initiant en Suisse une formule pilote qui croise les problématiques de rénovation du patrimoine et de lutte pour l'emploi, cette opération a été menée en engageant des chômeurs : le chantier ayant donné lieu à un appel d'offre classique, les entreprises s'engageaient à employer des chômeurs.

Adoptée en novembre 1972 par la Conférence générale de l'Unesco, la **Convention du patrimoine mondial** fournit un cadre pour la protection du patrimoine culturel et naturel. Elle engage les Etats (148 actuellement) à préserver sur leur territoire les monuments, sites et ensembles inscrits à l'inventaire;



56

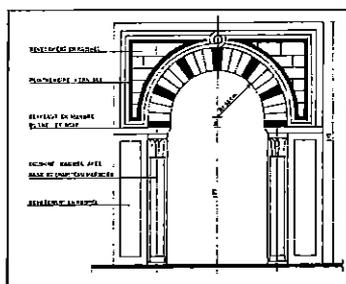


57



cette préservation pour le futur devient alors une responsabilité partagée par l'ensemble de la communauté internationale.

Parmi les villes ayant présenté leur candidature au prix "Maires pour la Paix", dix possèdent des biens inscrits à l'inventaire du patrimoine mondial : Budapest (Hongrie), Ispahan (République islamique d'Iran), Kyongju (Corée), Potosi (Bolivie), Quito (Equateur), Sousse et Tunis (Tunisie), Rome (Italie), Salvador da Bahia et Brasília (Brésil).



58

La Medina de Tunis a été classée en 1979 sur cette liste du patrimoine mondial : elle contient près de six cent soixante-dix monuments dont une centaine de palais et elle est un des rares témoignages de l'urbanisme musulman parvenu à nous dans sa quasi-intégralité. Dans l'esprit de ses promoteurs, la sauvegarde de ce patrimoine devait éviter le double écueil de la "muséification", sous prétexte de tradition, et de la "table rase", dans un souci de modernité. Il s'agissait de trouver de nouvelles affectations pleinement respectueuses du patrimoine, tout en démontrant les potentialités d'adaptation du tissu urbain traditionnel. Par exemple, la **medersa Moradiya**, école coranique du XVII^e siècle, a été restaurée et reconvertie en centre d'apprentissage pour les métiers traditionnels.

D'autres actions de protection du patrimoine ou d'embellissement urbain peuvent être signalées : ainsi, à Ostrava (République Tchèque) est organisé un **concours de la plus belle maison de l'année**. A San Miguelito (Panama), un projet d'embellissement de la ville a été l'occasion d'un concours qui a rencontré un grand succès.

Mais toute action volontaire pour la préservation doit s'appuyer sur un travail préalable d'inventaire, outil essentiel qui informe des valeurs à préserver. Cette action d'étude a notamment été entreprise à Oeiras (Portugal).

ESPACES ET TRANSPORTS PUBLICS

Les citoyens circulent dans la ville; ils jouissent des espaces publics, qu'il s'agit de maintenir, d'embellir, d'agrandir. Des villes littorales, comme Gijón (Espagne), ont ainsi gagné de nouveaux espaces sur le front de mer, autrefois affecté à des activités portuaires, et les ont transformés en lieux de loisir et de convivialité. Mais ces opérations urbanistiques sont souvent très coûteuses.

Une formule originale mise en œuvre à Porto Alegre (Brésil) consiste à faire "adopter" par une entreprise privée une place publique à aménager, rénover ou entretenir. Encadrée par un décret, l'opération nécessite la proposition d'une entreprise auprès de la Mairie, proposition analysée par les services municipaux du point de vue des coûts, des techniques et de la conformité aux plans d'urbanisme. Ensuite, une convention est signée et les autorités publiques veillent particulièrement à ce que ne soit pas altéré l'esprit de ces lieux publics. L'entreprise, de son côté, en retire une certaine visibilité et peut aussi susciter d'autres initiatives par un effet d'exemple.

Une politique d'espaces publics ne suffit pas; elle s'articule nécessairement sur une politique de transports publics. Nombre d'initiatives intéressantes peuvent être mentionnées.



URBANISME

Entre 1989 et 1996, la Mairie de Téhéran (République islamique d'Iran) a fait construire 200 km de grands boulevards, une centaine de tunnels, d'échangeurs et de parkings, en même temps qu'elle réactivait le projet de métro qui avait été abandonné en 1979.

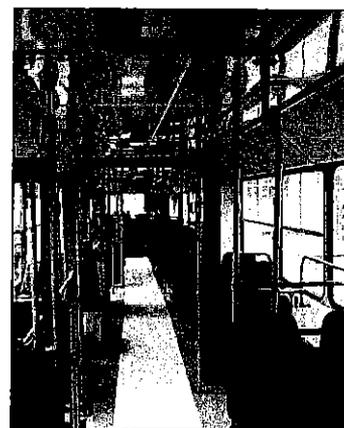
Les villes et surtout leurs bâtiments publics doivent pouvoir être accessibles à toutes les catégories de populations. A Naplouse (Territoires autonomes palestiniens), des instructions ont été données pour que tous les bâtiments publics soient munis de facilités d'accès aux handicapés.

A San Sebastián (Espagne), entre autres, des mesures ont été prises pour encourager l'utilisation des vélos.

A San Juan de Los Ríos de Tena (Equateur), les autorités ont veillé à favoriser le développement d'un système de transports alternatifs sur le fleuve.

BUDAPEST : ÉCHANGE VOITURE CONTRE AUTOBUS

A Budapest (Hongrie), les autorités ont proposé l'échange d'une voiture individuelle de marque "Trabant", très polluante, contre une carte d'accès gratuite à tous les moyens de transports publics pendant 18 mois. On conjugue de la sorte deux exigences pour rendre la ville plus vivable : moins de voitures individuelles et meilleure rentabilité des infrastructures de transport.



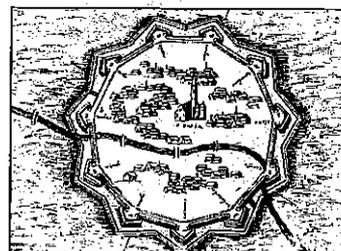
59

A Belo Horizonte (Brésil) l'opération "**B-H Trans**" vise à associer les usagers des transports publics à l'élaboration des grandes décisions en la matière. Par diverses concertations, discussions, réunions (il s'en est tenu cent vingt-quatre en 1995, réunissant de quinze à cinquante personnes), les usagers ont été associés aux décisions ayant trait aux questions de tarifs, de trajets, de liaisons (par exemple, joindre les différents points de la périphérie sans passer par le centre de la ville). Afin de recueillir les avis et doléances, une permanence téléphonique a été mise en place, opérationnelle de 6 heures à 24 heures. En 1995, 192 000 appels téléphoniques ont été comptabilisés.

LE NOUVEL ORDRE SPATIAL DE LA VILLE

La planification est l'instrument de base de l'aménagement du territoire. Inséparable de son volet économique, la planification spatiale a pour objet la répartition dans l'espace des activités et des populations ainsi que l'implantation des équipements et infrastructures. L'objectif poursuivi : optimiser les activités et garantir le bien-être des populations.

La ville d'Alexandrie (Egypte) a élaboré au cours de l'année 1984 une planification urbaine sur 20 ans (**plan Alexandrie 2005**), en collaboration avec des spécialistes de l'Université de Liverpool. Inspirée de la méthodologie du survey, ce plan s'insère dans une perspective régionale car il est compatible avec la planification de la ville nouvelle d'Amrayah et avec le plan de développement touristique de la côte nord.



60



Pareillement, la ville de Curitiba (Brésil) mène une politique de planification urbaine depuis plus de trente ans. La capitale de l'état du Paraná a pu ainsi s'agrandir en suivant un plan de développement prenant en compte l'occupation des sols, la protection de l'environnement, les voies de circulation et le logement.

L'objectif final est d'arriver à une qualité de vie urbaine qui conjugueraient la restauration du patrimoine ancien adapté aux fonctions actuelles et les caractéristiques d'une urbanité partagée par tous.

BELO HORIZONTE : MESURER LA QUALITÉ DE LA VIE

Des instruments de mesure ont été mis en place à Belo Horizonte (Brésil) par l'instauration d'un **indice de qualité urbaine**. Cet indice est un outil qui permet une distribution plus juste et plus efficace des interventions. Quatre-vingt-un secteurs ont été retenus, dont la taille se situe à mi-chemin entre le quartier, trop petit, et la région, trop vaste. A l'aide de onze variables (services publics, équipements, éducation, population...), soixante-dix-neuf indicateurs ont été définis et inclus dans un modèle mathématique : ils permettent de repérer rapidement les secteurs qui nécessitent une intervention. Cet instrument est le fruit d'une collaboration des universités de l'Etat de Minas Gerais et des services municipaux de planification. Belo Horizonte, qui fût la première ville brésilienne complètement planifiée (1895), est également la première à se munir d'un instrument de cette nature.

