

Café géographique du 28 Mars 2007 à Toulouse

## TROIS PROJETS URBAINS LYON - BILBAO – TUNIS

**Florence LAUMIERE, Mariette SIBERTIN-BLANC et Corinne SIINO**

*Florence LAUMIERE, Mariette SIBERTIN-BLANC et Corinne SIINO sont Maîtres de conférences au Département de Géographie de l'Université de Toulouse-Le Mirail. Toutes les trois font partie du laboratoire CIRUS-Cieu (Centre interdisciplinaire d'études urbaines et sociologiques), Unité Mixte de Recherche rattachée au CNRS.*

### LYON

#### Éléments de contextualisation

La métropole lyonnaise constitue un point fort de l'armature urbaine française, seul centre, qui sans faire contrepoids à Paris, apparaît comme un centre majeur en France, une agglomération forte et complexe, qui présente une grande diversité d'activités et de fonctions, et un cadre urbain de grande qualité. Par ailleurs elle se situe dans une région puissante et est intégrée à cette dorsale européenne dynamique, qualifiée aussi de « croissant fertile », qui forme un arc de Londres à Milan et où l'on trouve de nombreuses euro-métropoles.

Son rang et sa puissance sont anciens. Sans remonter à l'époque romaine et à l'édification d'importantes constructions sur la colline de Fourvière, l'agglomération lyonnaise, contrairement à certaines grandes villes françaises comme Toulouse par exemple, s'est développée depuis des temps anciens, a connu toutes les grandes étapes de l'histoire économique, de la manufacture, à la révolution industrielle, jusqu'à l'affirmation de sa puissance financière et d'un tertiaire d'encadrement fort (Lyon, 2<sup>ème</sup> place financière, services sophistiqués, recherche, écoles supérieures, etc.). Dans les années 60-70 l'édification du quartier de la Part-Dieu est le symbole de cette puissance.

Toutes ces qualités ont pu émerger grâce à différents paramètres au rang desquels on ne peut ignorer le rôle des entrepreneurs locaux, les personnalités de 1<sup>er</sup> plan qui ont dirigé la ville (E. Herriot, R. Barre ou encore M. Noir) ou encore sa situation géographique. Entre Massif central et Alpes, la métropole est bâtie à une zone de confluence, repérée dès l'antiquité comme stratégique, et se situe sur un axe fluvial majeur en France. Proche et ouverte sur la Mitteleuropa, elle se situe quasiment à mi-distance entre la capitale et la ville française ouverte sur le monde méditerranéen : Marseille.

La mise en place de systèmes de transports modernes, réseau autoroutier, réseau ferroviaire à grande vitesse, plate-forme aéroportuaire, aménagement du fleuve vient renforcer sa position en France et en Europe. Rares sont les villes françaises qui offrent une telle capacité à se connecter aux différents réseaux. Les politiques publiques sont massivement orientées vers le renforcement du carrefour lyonnais. C'est un atout majeur quand on connaît la place qu'occupent aujourd'hui les échanges dans le fonctionnement des économies métropolitaines. De plus c'est une réelle **capitale régionale**, qui peut aussi compter sur la vitalité d'autres

centres régionaux pour assurer ses fonctions de commandement : Grenoble, Annecy, Chambéry, St-Etienne.

Je ne me suis appuyée que sur quelques indicateurs. Mais à leur seule observation on peut dire que la métropole lyonnaise est dotée de très nombreux avantages comparatifs. C'est une agglomération puissante qui compte aujourd'hui 1,7 millions d'habitants (468 300 dans la ville centre) et 2,6 si l'on se réfère à l'aire urbaine.

Une métropole qui doit cependant, et malgré ces atouts, s'adapter perpétuellement aux enjeux contemporains de la croissance démographique et urbaine et de ses corollaires :

- besoins en logements, efficacité des systèmes de transport, meilleure cohésion sociale,
- adaptation à un contexte économique complexe et difficile, et aussi positionnement dans la compétition des villes, au niveau national et surtout européen.

Relever tous ces défis renvoie à différentes actions, et bien sur à la mise en œuvre de nombreuses politiques publiques. Pour Lyon on peut parler d'une réelle **démarche stratégique de planification** puis de **programmation**. Elle s'exprime à la fin des années 80 (1988) avec la publication d'un rapport « **Lyon 2010** », véritable déclinaison d'un projet urbain. Et avec la production en **1992** d'un nouveau **Schéma Directeur** (*CUL et 16 communes*), qui intègre les objectifs d'aménagement présentés dans Lyon 2010.

## Objectifs et mise en œuvre du projet urbain

### *Les objectifs du projet*

Ils sont nombreux et recourent comme dans de nombreuses agglomérations des préoccupations « classiques ». Mais quatre dimensions paraissent privilégiées au regard des principales opérations d'aménagement engagées et des orientations définies dans les documents stratégiques et de planification (Lyon 2010).

- 1) *Gérer la croissance urbaine* : maîtriser l'étalement urbain (sur l'est notamment), privilégier la ville compacte (en densifiant), articuler le centre et les périphéries
- 2) *Valorisation de nouveaux territoires et renforcement des centralités* (au travers du renouvellement d'espaces en friche et du traitement des espaces publics, etc.)
- 3) *Soutenir le développement économique* par l'appui aux secteurs porteurs (mécanique, construction auto, chimie, pharmacie) et la diversification des activités, notamment TIC et biotechnologies. Il en va de la croissance l'emploi et aussi de la recherche de cohésion sociale. La ville a perdu des emplois industriels.
- 4) *Conforter sa place de ville internationale* : adapter sans cesse ses **infrastructures**, offrir de nouveaux **équipements de standing** et de rayonnement (transports, culture, loisirs), proposer des produits immobiliers (résidentiels ou d'entreprises) susceptibles de retenir l'attention des investisseurs et de répondre aux nouveaux arrivants, offrir un **cadre urbain aux standards internationaux** mais qui reste compétitif par rapport aux coûts des autres grandes métropoles françaises et européennes (élément d'attractivité pour les investisseurs).

### *Cadre institutionnel et planification (éléments de compréhension du jeu d'acteurs)*

L'élaboration et la mise en œuvre du projet urbain sont rendues possibles car elles s'exercent dans un contexte particulier :

- Une ville-centre puissante dans une agglomération pourtant marquée par des clivages socio-spatiaux et politiques (opposition entre communes des Mts du lyonnais communes est et sud).

- Des hommes politiques de 1<sup>er</sup> plan (E.Herriot, M.Noir, R.Barre)
- Une bourgeoisie industrielle et financière investie dans les affaires locales et dans les structures économiques et de promotion.
- Une intercommunalité précoce (1969) : la Communauté Urbaine de Lyon (COURLY), imposée par l'Etat, à l'origine de la mise en place de structures novatrices comme l'Agence d'Urbanisme. Des compétences de plus en plus nombreuses sont transférées à la COURLY. *On parle aussi de Grand Lyon pour renvoyer à cet EPCI.*

**La COURLY, dont le Président a toujours été le Maire de Lyon, est l'acteur majeur de l'agglomération.** 57 communes, 1,3 millions d'hab., 80% de la population du Rhône. Son budget dépasse celui du département, celui de la région. C'est donc le principal décideur et financeur à l'échelon local : un argument de poids. Cette technocratie est très bien organisée, avec d'importants services techniques et administratifs. Mais nous sommes en France et l'intervention d'autres acteurs territoriaux dans le PU ne peut être minimisée :

**L'Etat.** Au travers de différents types de contractualisation comme les CPER ou les actions conduites dans le cadre de la politique de la ville, mais aussi en élaborant les politiques sectorielles (transport, recherche...), il participe directement ou indirectement au financement des différents grands chantiers dans l'agglomération : rénovation des quartiers d'habitat collectif et social (La Duchère), au renforcement des réseaux de communication (1<sup>ère</sup> ligne TGV, aéroport Lyon St Exupéry, future ligne GV vers Turin), ouverture d'établissements de formation par exemple (ENS) ou à l'installation de grands services internationaux (Interpol, Pôle mondial de l'OMS : surveillance des maladies transmissibles). Actions motivées par la place de la métropole en France et sa position stratégique au niveau européen

**Région :** en position plus en retrait par rapport à la métropole, d'autres villes importantes constituent le réseau urbain régional. Il faut les soutenir, elles participent de l'équilibre et de l'animation régionale. La région se doit d'articuler les différents espaces autour de Lyon. Sa place grandit, notamment en lien avec le transfert de nouvelles compétences.

**Département :** par les financements dans de nombreux domaines, social, culturel par exemple, mais aussi par ses stratégies territoriales (à l'est le département de l'Isère, or la croissance pousse plutôt de ce côté-là, du fait des contraintes topographiques).

Toutes ces stratégies doivent être intégrées pour comprendre une partie des choix opérés dans les décennies passées et qui s'expriment aujourd'hui encore dans le projet urbain lyonnais.

## **Le projet au travers des grandes opérations/ conduite et jeux d'acteurs**

### *Généralités sur le projet*

Je me **concentrerai sur les éléments du projet qui concernent avant tout la ville de Lyon.** Mais on ne peut résumer le projet à l'espace central, c'est aussi ce qui en fait sa richesse.

On le voit très bien sur le schéma « **les grands sites d'intervention** ». Les opérations qui composent le projet sont parfois situées très loin, dans la partie la moins dense de l'agglomération (Porte des Alpes, Techlid ou encore Lyon St Exupéry). Il faut y voir le souci de créer de nouvelles centralités dans des zones manquant d'organisation ou constituant des espaces propres à organiser la croissance périphérique. Ce sont des enjeux du projet urbain. Et puis le projet urbain se préoccupe aussi des « quartiers de la politique de la ville » comme le souligne le schéma. L'histoire économique et urbaine de Lyon explique le poids accordé à cette dimension. Il en va de la **cohésion sociale** dans la ville et de **l'intégration des populations et des quartiers les plus défavorisés** ( GPV la Duchère dans l'ouest lyonnais).

**Mais les éléments phares du projet urbain**, ceux sur lesquels l'agglomération lyonnaise s'appuie pour communiquer et faire connaître le Lyon du 21<sup>ème</sup> siècle, sont à la fois localisés ailleurs et témoignent d'autres stratégies : ils sont **sur la commune centre** et visent à **conforter la place de Lyon dans le groupe des Eurocités, élargir sa base économique et maintenir sa compétitivité, réintégrer des pans du territoire communal dans une logique de marché, renforcer le lien entre la ville et le fleuve et s'appuyer sur ces opérations pour embellir la zone centrale de l'agglomération. En somme tout mettre en œuvre pour renforcer sa place et étendre son rayonnement à l'échelon national mais surtout international.**

C'est dans les années 80 que les lignes directrices de ce projet sont posées. Mais il faut attendre les années 90 et 2000 pour que tout ceci prenne corps et que les nouveaux quartiers s'animent : **Cité Internationale, Gerland, puis Confluence**. La conduite d'un projet urbain est une affaire au long cours. Toutes les phases de sa mise en œuvre sont complexes, impliquent de nombreux acteurs, des démarches de négociation et de concertation. Mais aussi d'importants moyens financiers et techniques. Le **PU s'inscrit à la charnière entre différentes politiques publiques** au rang desquelles les politiques foncières occupent une place importante (opérateur SEMIFAL). De l'articulation des différentes politiques dépend en partie le succès des opérations d'aménagement urbain. Mais l'avancement du projet ne peut non plus s'affranchir de paramètres extérieurs aux processus de décision local, comme par exemple les crises économiques ou immobilières.

L'étude et l'aménagement des périmètres d'intervention sont généralement confiés à des SEM. Dans la région lyonnaise l'opérateur principal est la SERL, créée en 1958 (Société d'équipement du Rhône et de Lyon). Mais face à l'ampleur des programmes envisagés dans le projet urbain, face à l'ambition de certains de ces vastes chantiers, **d'autres opérateurs** apparaissent aux côtés des collectivités, des « professionnels » de l'aménagement urbain (Bouygues, CGE). **Les modèles d'aménagement qui ont cours jusqu'alors sont inflexibles.** Le partenariat public-privé y occupe une place plus importante, voire majeure. **La politique d'aménagement urbain est revisitée**, même si la maîtrise publique perdure. Le cas de la Cité Internationale est à cet égard intéressant.

Pour chaque grande opération, des structures de pilotage sont formées. Elles sont appelées **Missions** à Lyon. Elles sont composées des élus des arrondissements concernés, de Lyon et de la COURLY, d'autres acteurs locaux. Ils travaillent en lien étroit avec les urbanistes, paysagistes, qui chaque fois sont chargés d'élaborer les plans d'ensemble. La démarche participative est de plus en plus retenue. Depuis 2003 elle est orchestrée dans le cadre des **Ateliers de dialogue urbain (ADUL)**.

### ***Zoom sur les grands projets du Projet***

#### **CITE INTERNATIONALE**

L'opération phare du projet urbain lyonnais. A l'extrémité nord de la ville de Lyon, sur la rive gauche du Rhône. Un secteur investi jusque dans les années 80 par les activités de foire (quai Achille Lignon), mais qui avec leur départ devient une friche, entre le Rhône et le Parc de La Tête d'Or. Un secteur proche du quartier de la gare de la Part-Dieu, centre d'affaires lyonnais, et une zone bien desservie en voies de communications (voies rapides sur berges).

Comme je l'ai dit précédemment, dans les années 80, les élus veulent placer Lyon dans le club des eurocités, renforcer ses fonctions directionnelles et son degré d'internationalisation. C'est cet **espace qui va être retenu pour concrétiser cette ambition politique**. Autour

d'une idée simple : regrouper en un même lieu des **équipements phares**, un Palais des Congrès, un musée d'Art contemporain, mais aussi des bureaux, des restaurants et des hôtels prestigieux (HILTON). Créer en quelque sorte un nouveau quartier, un quartier de **haut standing**, qui puisse accueillir de grands événements et signifier la modernité de la ville.

En 1985, une Mission est créée, regroupant l'Agence d'urbanisme de Lyon, la CUL, la ville de Lyon, la CCI et l'Aderly (agence de développement Economique). Elle doit formuler les premières orientations. En 1987 la mission est transformée en SEM. Elle devait être responsable de l'ADT du site par délégation de la CUL. Le montant de l'investissement estimé à l'époque est très élevé : 4 milliards de francs. Un concours d'architecte est lancé. Les élus veulent un professionnel de renom, au travers duquel l'ambition métropolitaine peut s'afficher. **Renzo Piano** (italien – Beaubourg) sera retenu facilement. Il devient le maître d'œuvre exclusif du programme.

En 1989, M. Noir arrive à la mairie. Il renforce encore les ambitions de ce projet mais décide aussi que la SEM ne sera qu'une SEM d'études et que l'aménagement sera confié à un opérateur privé. Un concours est donc ouvert dans lequel on retrouve 2 grands opérateurs : Bouygues et le groupement SARI-Compagnie Générale des Eaux. C'est la SARI-CGE qui l'emporte (elle est par ailleurs concessionnaire des réseaux de distribution d'eau, de gestion des ordures et du chauffage urbain). **Elle crée une société privée d'aménagement** et d'investissement de la Cité Internationale de Lyon (**SPAICIL**). La ville de Lyon propriétaire des terrains les met à disposition de l'opérateur (bail emphytéotique). La société construit le Palais des Congrès, réhabilite une partie de l'ancien parc des expositions et l'agrandit pour y abriter le musée d'art contemporain. La société doit chercher des promoteurs pour la réalisation des hôtels et bureaux. Toutes les opérations sont conduites dans le cadre d'une ZAC (convention d'ADT signée en 1992).

Mais le PDG de la SARI est mis en cause (affaire immobilière à La Défense). La SARI se désengage. Seule reste la CGE. Dans le même temps, une crise immobilière. Les accords sont remis en cause et une nouvelle convention d'ADT est signée en 1993. En **1996, Lyon accueille le G7** et inaugure le Palais des Congrès. Ensuite la SPAICIL annonce qu'elle ne veut pas développer les phases suivantes (problème de rentabilité financière dans ce contexte de crise immobilière). Elle rompt le contrat et vend à la ville le Palais des congrès pour la moitié de sa valeur. Par contre la SARI revient dans le projet comme promoteur immobilier de bureaux et logements.

**L'histoire se termine bien** puisque avec la reprise de l'immobilier les investisseurs sont revenus. Aujourd'hui le site est aménagé et 14 ans après le début des travaux le Palais des Congrès a été agrandi et l'Amphithéâtre (3000) est achevé, ouvrant sur une vaste place publique, où se déroulent des manifestations. Aux 8 pavillons de bureaux sur 8 étages (60 000 m<sup>2</sup>) on doit ajouter un centre d'affaires, un multiplexe et des immeubles d'habitations. Mais tous ces épisodes témoignent de la complexité et des aléas de la programmation et de la production urbaine, levier pourtant essentiel à la conduite de tous les projets urbains.

Le principe du partenariat public privé séduit de plus en plus les collectivités. Le recours aux fonds privés permet de mener plus rapidement à bien les grands programmes d'ADT urbains (limite à l'augmentation des impôts locaux, souci des finances publiques). Ceci entraîne un **renouveau de l'action publique** intéressant, mais un renouveau qui a aussi ses contraintes : nouveaux rapports de force entre les acteurs publics et privés qui sont associés au projet dès sa définition. Et des tensions parfois quand le retour sur investissement s'avère moins prometteur qu'escompté. Ainsi lors de la crise immobilière : la CGE menace de se retirer du projet alors que la SARI en est sortie. Elle y restera, en partie car se négociait en même temps



le renouvellement de la concession pour l'eau. Le projet peut être revu ou décalé. **La Cité Internationale, au-delà du programme d'aménagement, a donc aussi été un terrain d'expérimentation de ces nouvelles manières de faire la ville.**

## GERLAND

Quartier de la rive gauche du Rhône, au nord du port E. Herriot: une ancienne zone d'artisanat et d'industrie (verrière, chimie au XIX<sup>e</sup>) marquée aussi dans la 1<sup>ère</sup> moitié du 20<sup>e</sup> par des activités de foires et les abattoirs (Halle Tony Garnier) Un espace façonné aussi par de nombreuses cités ouvrières, où se trouve le stade de Gerland et animé par le stade olympique. Dans les années 60, de nombreux établissements industriels sont transférés tandis que les abattoirs ferment. D'importants espaces sont libérés. Le remodelage du quartier est complexe. Il prend appui sur des **opérations prestigieuses** et sur des **interventions plus légères**, notamment d'aménagement des espaces publics. Il débute à la fin des années 1980. (SERL)

Réhabilitation de la **Halle Tony Garnier**, (classée à l'inventaire de Monuments historiques en 1975). Elle devient une grande salle de spectacles, modulable pouvant aussi accueillir des manifestations à caractère plus scientifique. Puis par celle du stade (1998). A proximité : **ZAC du Parc Gerland** qui combine, un **parc** (le Parc des berges) et le **technopôle** de Lyon-Gerland, orienté vers les biotechnologies et la santé et doté de 3 pépinières. C'est également dans ce périmètre que se concentre une partie de l'offre de formation lyonnaise avec des écoles prestigieuses : ENS (1987) et une partie de l'Université Lyon 1. Depuis 1992 : Cité scolaire internationale (scolarisation des enfants des cadres étrangers). Aujourd'hui en cours d'aménagement : une ZAC résidentielle (Bon lait), un des plus important programme de logements de Lyon, et la ZAC Techsud (19ha), accueil d'entreprises et de centres de recherche, prolongement du technopôle.

La transformation de ce quartier est confiée à **2 structures** créées pour accompagner l'aménagement du périmètre :

- **Mission Gerland**,: elle prépare les décisions stratégiques, coordonne les différentes opérations, informe les acteurs et les habitants du quartier. Le plan d'ensemble a été confié à un urbaniste François Grether et un paysagiste : Michel Desvignes.
- **Technopôle Lyon Gerland**, pour la dimension technopolitaine et donc plutôt économique.

Le projet d'aménagement de Gerland se situe donc à cheval **entre renouvellement urbain et développement technopolitain**. Il participe tout à la fois du rayonnement de la ville et de la restructuration de quartiers en déshérence, désormais repositionnés dans une logique de marché. C'est important pour attirer les investisseurs privés qui produisent aussi la ville : entreprises, promoteurs. .

## CONFLUENCE

Création de la SEM Lyon Confluence en 1999. Désenclavement de la Pointe de la presqu'île, sur la rive gauche de la Saône. Prolongement du centre-ville au sud de la gare de Perrache et de la prison Mont Luc (autre frontière dans la ville...). Un quartier qui tourne le dos au cœur de Lyon, qui apparaît comme délaissé, fracturé par les réseaux de communication : nœud ferroviaire, passage autoroutier à l'est... Il s'agit donc de transformer un ancien faubourg industriel et d'entrepôts en un espace intégré, s'appuyant sur de **nouvelles fonctions culturelles et de loisirs** avec un soin particulier accordé au traitement des espaces publics. Ce programme prend aussi appui sur une appropriation du fleuve, avec par exemple la réalisation d'un bassin et de promenades. De gros travaux devraient aussi y être réalisés dont le déclassement de l'axe autoroutier en boulevard urbain. Un grand musée doit voir le jour :

**Musée des Confluences** (sciences naturelles, ethnologie). L'architecture a été confiée à un architecte hollandais : Coop Himmelblau. Le quotidien Le Progrès, y installe son nouveau siège social.

L'élargissement et l'amélioration de l'offre résidentielle fait aussi partie des objectifs de l'opération. Elle concerne tout le périmètre mais c'est l'ouest qui a été privilégié dans un 1<sup>er</sup> temps, avec notamment des constructions autour d'un **bassin pénétrant dans le quartier**, halte fluviale pour les plaisanciers. Une grande partie des logements de la Place nautique ont été construits en respectant les normes HQE – Programme lauréat d'un programme européen pour la maîtrise de l'énergie : Concerto. Des locaux commerciaux complètent cette diversification fonctionnelle du quartier. Ce programme est ambitieux : 1<sup>ère</sup> phase lancée, 2<sup>ème</sup> phase en cours de réflexion (orientée vers le Rhône) Programme à la fois public (3,5 M) et privé (6,5 millions d'euros).

#### **CARRE DE SOIE** (Friches industrielles - Usines textiles Tase) –

Opération qui débute dans le NE lyonnais, 500 ha entre Villeurbanne et Vaulx en Velin, au contact immédiat de Lyon. Principal projet d'aménagement en cours qui ouvre sur le Canal de Jonage au nord. Restructuration d'un espace mêlant friches industrielles, hippodrome et équipements commerciaux. A terme un pôle de loisirs (sports d'eau ) combiné à un nouveau quartier résidentiel (petits collectifs) et à un espace commercial organisé autour d'un multiplexe. Quartier relié au reste de Lyon via une 3<sup>ème</sup> ligne de tramway, prolongement de la ligne A du métro vers Vaulx en Velin, (articulation à la ligne de tramway Leslys, qui reliera La Part-Dieu à Lyon St Exupéry).

#### **A l'articulation de tous ces éléments du projet :**

- Les transports – importants efforts faits pour relier ces secteurs au reste de l'espace urbanisé et vice-versa. – (Opérateur : SYTRAL, Syndicat des transports de l'Agglomération lyonnaise)
- Le logement : mais avec des limites en matière de recherche de mixité
- Le cadre urbain : de nouveaux parcs urbains – des espaces reliés, au bord du fleuve.

#### **Bilan – Résultats**

- Une diversité de projets tels qu'on en voit peu en France, même si d'ambitieux projets existent ici et là, à Marseille (Euroméditerranée) ou à Nantes (l'Ile de Nantes).
- Un réel projet urbain, mené avec persévérance (abandon, relance) mais aussi difficultés, qui renvoie nécessairement à l'existence d'un pouvoir politique fort, de rapports de force favorisant la recherche de consensus, dans un contexte où le partenariat public-privé a tendance à se développer pour accélérer la réalisation des programmes et limiter l'envolée des prélèvements et pendant une période où la participation des populations est aussi de plus en plus demandée.
- Un projet qui a transformé la ville, a permis de réinvestir des espaces en friche, a fait et fait encore parler d'elle, lui permet d'organiser des manifestations de rang international, comme aucune autre ville française et peu de villes européennes peuvent le faire.
- Des opérations qui ont permis de renouer avec les fleuves, rivières et canaux, et ont permis d'étendre les zones « vertes » dans la ville et de les relier entre elles : Parc Tête d'Or et Parc Cité Internationale par exemple.
- Un projet qui, au-delà du renforcement des équipements, de la dynamisation économique et du rayonnement du territoire lyonnais, intègre la réponse à des besoins essentiels comme les logements. Tous les programmes intègrent la réalisation d'opérations immobilières.
- Mais en la matière force est de constater qu'un des enjeux du projet, qui visait à renforcer la cohésion sociale, favoriser la mixité urbaine est dur à relever. Même si la part des 20% de

logements sociaux est respectée dans les programmes, les appartements mis sur le marché atteignent des prix élevés. Certes la HQE est souvent au rendez-vous et cela a un coût mais comme le soulignait récemment un article du Monde, « on » reproche de plus en plus aux élus (qui s'en défendent) de « boboïser » ces quartiers renouvelés.

- Autre critique peut-être : un projet qui profite avant tout à la ville centre, par le remodelage de ses friches et la transformation de quartiers populaires. Ceci au détriment peut-être d'opérations prestigieuses en périphérie. Certes. Mais ces programmes d'ADT permettent de recentrer les hommes et les activités dans le cœur de l'agglomération. Faut-il le regretter alors que l'on mesure de plus en plus le surcoût lié à l'étalement urbain ?

Une réponse plus satisfaisante consisterait à dire qu'aujourd'hui et pour les années à venir des opérations similaires doivent être conduites dans les périphéries denses de Lyon, qui ne manquent pas elles aussi de friches ou de quartiers déshérités. C'est ce qui semble se dessiner avec l'opération Carré de Soie (entre Villeurbanne et Vaulx en Velin) qui privilégie la fonction résidentielle et de loisirs. On lutterait ainsi contre la poursuite du phénomène de périurbanisation et on améliorerait la fonctionnalité des communes de banlieue. Ces dernières sont engagées sur cette voie, mais elles ont besoin de l'implication et de la force de frappe de la COURLY pour accélérer le processus.

**Florence LAUMIERE**

## **BILBAO**

### **Le contexte :**

La ville de Bilbao compte d'aujourd'hui 350 000 habitants. Longtemps, elle fut une ville phare de l'industrie espagnole, bénéficiant de sa position stratégique, entre mer et gisements de matières premières prisées au cours de la révolution industrielle (minerai de fer de Biscaye et coke asturien). Place financière, commerçante, portuaire et industrielle, Bilbao fut une terre d'immigration au sein de l'espace national. Mais dans les années 80, la crise des activités traditionnelles de l'industrie lourde a frappé la ville de plein fouet (avec donc un temps de retard par rapport à la France ou à la Grande Bretagne).

La faible diversité de l'activité industrielle (construction navale, industrie métallurgique et sidérurgique) n'a fait qu'amplifier la profondeur de la crise. Par conséquent, la fermeture des industries lourdes et manufacturières a eu un double impact :

- d'une part, un impact socio-économique avec des taux de chômage allant jusqu'à 25 % de la population active (de 40 à 45 % pour les jeunes) ;
- d'autre part, un impact urbain matérialisé par des kilomètres de friches industrielles, en particulier le long de la Ria.

### **Document, instrument**

Pour répondre à cette crise à la fois urbaine, sociale et économique, les acteurs locaux se sont mobilisés autour d'un projet de régénération urbaine et ont élaboré, en 1992 un « plan stratégique de revitalisation » puis 10 ans plus tard un nouveau document appelé « plan de développement 2010 » qui porte le projet urbain qui doit répondre aux multiples problèmes de la ville et de son agglomération, appelée el *botxo*, le *trou* en basque car très encaissé. Ces documents de planification font suite à une première initiative de la municipalité de Bilbao qui, en 1987, avait établi un « Plan général d'organisation urbaine », par lequel elle déclinaient les grandes orientations et les opportunités de développement de la ville.



### Les grands objectifs :

Dès l'origine, le projet urbain se donne deux grands objectifs :

- L'amélioration du cadre de vie, très affecté par la pollution et l'omniprésence des activités industrielles (manufactures et transports).
- La reconversion économique.

Nous avons eu l'occasion de rencontrer Ibon Areso, qui a été directeur du plan stratégique et qui est désormais premier adjoint municipal ; il rappelle ainsi le contexte de la fin des années quatre-vingt : « *Il fallait d'abord manger, puis après philosopher. L'enjeu était d'endiguer le chômage, et en parallèle d'intervenir sur le cadre de vie et la revitalisation urbaine. Après avoir été médiévale, commerçante, industrielle, nous avons fait entrer Bilbao dans la génération post-industrielle : notre objectif est que la métropole intègre le monde à venir, celui du savoir* ». Cette stratégie correspond à ce qu'a prôné quelques années plus tard l'Union européenne à travers sa Stratégie de Lisbonne, en 2000, pour le développement de l'économie de la connaissance, exigeant un haut niveau de formation, des services spécifiques aux entreprises, et un cadre de vie adapté à un nouveau profil de population active, notamment des cadres supérieurs.

### **Quelques principes sous-tendent ce projet urbain :**

- **atténuer l'empreinte industrielle, au bénéfice du cadre de vie** : cela se traduit par l'enfouissement des lignes de chemin de fer, par une large place redonnée au piéton, par la reconversion ou même l'élimination des friches industrielles.
- **repositionner la Ria comme un axe structurant de la ville**, notamment par sa dépollution, l'aménagement des berges. La Ria, jusqu'alors ligne de rupture dans la ville, devient un lieu de cohésion (grâce à de nombreux ponts...) et participe à recoudre des morceaux de ville.

### Les grandes opérations portées par le projet urbain

Le projet urbain de Bilbao s'inscrit dans l'ensemble de la ville, et même dans quelques villes voisines (ex Barakaldo), avec des interventions sur des domaines et des fonctions variés : fonction économique, culturelle et récréative, fonction résidentielle, de communication, aspect environnemental et paysager, espaces publics.

Si le musée **Guggenheim** est LE symbole de la régénération urbaine de Bilbao, il est loin d'être la seule grande opération déclinant le projet urbain. Pour donner les principales opérations, on peut indiquer :

- D'abord, un **ensemble de grands équipements** qui longent la Ria et sont généralement l'œuvre d'architectes de renoms : le musée Guggenheim bien sûr, le palais des congrès, l'hôtel de luxe Shératon, un centre commercial de Robert Stern, un futur complexe de logements de haut standing accueillant également le siège de la Deputacion (tour Pelli).

→ *Ces grands équipements phares symbolisent le renouveau et la stature internationale de la ville et l'on parle même de « water front d'art contemporain », dont l'unité s'appuie sur l'envergure des bâtiments, et une promenade réservée aux piétons.*

- Ensuite, une intervention très forte sur ce qui est appelé **Bilbao la Vieja**, un quartier jusqu'alors très dégradé et coupé du reste de la ville par de nombreuses voies ferroviaires.

*Ces opérations concernent essentiellement la réhabilitation de logements, l'aménagement des quais et plus généralement de nombreuses interventions sur les espaces publics.*

- Puis, des opérations concernant **les transports et les axes de communication**. *Ces actions sont effectuées pour faciliter la mobilité, et elles sont aussi le symbole de la ville restructurée.*

Le port a été déplacé à l'embouchure, libérant une zone centrale.

L'aéroport très stylisé est l'œuvre d'un grand architecte (Santiago Calatrava).

Le métro a été réalisé comme autant de lieux architecturaux dans la ville : les accès imaginés par Norman Foster ont même été baptisés par la population : les *fosteritos*...

Les lignes de tramway sont l'occasion de revégétaliser la ville et de l'organiser.

Plusieurs ponts sur la Ria, dont certains piétonniers comme la passerelle Zubi-Zuri de S. Calatrava, ont été aussi des actes d'architecture et symbolisent les liens entre les deux rives, et donc l'unité du projet.

Enfin, à l'inverse, les voies ferrées sont le plus souvent enterrées ou détournées.

- Une intervention très importante concerne la **dépollution de la Ria**, qui a subi durant plusieurs décennies les logiques industrielles et des rejets de l'industrie lourde.

- Enfin, un dernier type de grande intervention, moins visible, concerne les opérations strictement économiques, avec en particulier le **parc technologique** de Zamudio dont le traitement architectural a été soigné et qui concentre 130 entreprises et près de 6000 emplois.

La crise industrielle a été transformée par les pouvoirs publics en une opportunité de reconstruction de la ville sur elle-même, avec l'enjeu de développer de nouvelles activités et de récupérer les disponibilités foncières. Le rayonnement de la métropole ne passant plus par l'industrie, il s'est agi de **trouver une autre vitrine** participant au marketing territorial, et la ville s'est appuyée sur l'architecture et plus largement les attractivités culturelles et urbaines. Ce projet urbain se réalise selon diverses modalités d'intervention : des démolitions, des réhabilitations ou requalifications, une mise en scène de l'histoire de la ville (une grue du chantier naval par exemple qui est érigée en œuvre d'art), un traitement de l'espace public spécifique (avec notamment des œuvres culturelles un peu partout...). Dans tous les cas, la ville semble être à la disposition de logiques économiques : la ville a évolué POUR et PAR les logiques de l'industrie lourde tout au long du 19<sup>e</sup> et de la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Il s'agit désormais de faire évoluer la ville POUR et PAR les logiques de l'économie du tertiaire, avec une forte activité commerciale, universitaire, touristique (tourisme culturel, d'affaire)... Cette nouvelle approche rencontre, à bon escient, l'objectif d'amélioration du cadre de vie pour les habitants.

### Les acteurs :

Un projet urbain de l'ampleur de celui de Bilbao n'a pu être mis en place sans la mobilisation très forte des acteurs publics, mais aussi d'investissements croisés. La configuration de cette mobilisation est spécifique dans la capitale économique basque dans la mesure où **l'Etat central** (qui a surtout participé à gérer les questions du foncier, sans apport financier, ce qui exige une démarche de régénération rentable) a eu un rôle relativement secondaire en comparaison à d'autres cas tels que Barcelone ou Séville, alors que les **collectivités locales** sont parvenues à engendrer une dynamique collective, avec un lourd investissement financier, aidé par une effervescence des acteurs privés.

**Deux structures originales** caractérisent les acteurs impliqués dans ce projet urbain :

- **Bilbao Metropoli 30** : cette association réunit les 30 communes de la métropole, elle est chargée de réaliser les projets de planification, les études, mais aussi la promotion du projet. On voit bien que la **question de la communication** est extrêmement importante, et faire savoir est aussi stratégique que savoir faire dans la réussite du projet urbain.

- **Ria 2000** : est un organisme de mission pour enchaîner les projets, structurer la rencontre des différents protagonistes. Elle récupère les zones dégradées, les espaces industriels en friche et elle organise, selon le plan stratégique les actions de régénération, en mobilisant les

investisseurs privés pour la réalisation des opérations. Ria 2000 est composée de l'ensemble des administrations impliquées dans le plan stratégique, à savoir la commune de Bilbao et la commune de Barakaldo, la Députacion de la Biscaye (équivalent d'un petit département) et la communauté autonome basque, auxquelles s'ajoutent des représentants de l'Etat et de leurs administrations ou établissements publics (les chemins de fer, le port autonome)

**2 grandes caractéristiques** peuvent être ici soulignées ici :

→ D'abord, une **grande variété d'acteurs**, avec des acteurs publics de tous les échelons, des entreprises publiques (RENFE...) et des implications du secteur privé (en témoigne parmi d'autres la fondation Guggenheim).

→ Par ailleurs, un **investissement financier très lourd**, mais une maîtrise d'ouvrage qui souhaite un **ensemble rentable**. Ainsi, une opération dégageant des bénéfices (par exemple l'opération du centre commercial) va permettre des opérations très coûteuses comme la réhabilitation de logements.

### Les effets / bilan et résultats :

#### *Des effets positifs d'abord :*

- **Le solde migratoire** de la ville est redevenu positif après une longue période de forte décroissance ; Bilbao est redevenue attractive, (décennie 80 : la population totale a chuté de près de 100 000 habitants).

- Ce nouvel attrait et la revalorisation de la ville se traduisent directement dans les **coûts des logements neufs**, avec un rattrapage progressif de la capitale économique vis-à-vis de la capitale administrative (Vitoria) et de la ville touristique de San Sebastian. Entre 2000 et 2004, la variation du prix au m<sup>2</sup> est de loin la plus importante du Pays basque : + 62 %.

- Le profil de l'emploi à Bilbao s'est nettement amélioré en une vingtaine d'année, et le **taux de chômage** oscille désormais autour de 10 %. Alors que l'industrie lourde est toujours présente sur le territoire et produit encore de la richesse, **les emplois se développent dans de nouveaux secteurs**, en particulier la mécanique (automobiles, machines outils), mais aussi et surtout des secteurs de plus haute valeur ajoutée (biotechnologie, aéronautique, télécommunication...).

- Concernant la position à l'échelle nationale de la ville selon la **richesse par habitant**, Bilbao tenait la 1<sup>e</sup> place dans les années 70, puis 16<sup>e</sup> place à la fin des années 80, et elle est revenue depuis peu à la 3<sup>e</sup> place.

- Le **nombre de visiteurs de la ville** quant à lui, entre 1994 et 2004, est passé de 24 330 en à presque 500 000 en 2004.

#### *Deux bémols :*

- L'amélioration concerne certains espaces, ce qui produit, pour l'heure, une **fracture** entre des espaces réhabilités, et ceux qui ne le sont pas ; on peut alors parler des disparités socio-spatiales qui, si elles se retrouvent dans toute ville, sont ici accentuées.

- Une autre réserve qui porte sur le long terme, c'est la **gentrification** de la ville, du moins de son centre, dans la mesure où la régénération participe à rendre la ville inaccessible à une part de la population. A titre d'exemple, le prix du m<sup>2</sup> dans les nouvelles résidences Blocks à proximité de la future tour de César Pelli s'élève à 1600 euros.

**Mariette SIBERTIN-BLANC**

## TUNIS

### Présentation

#### **Caractéristiques de Tunis :**

Capitale nationale, ville de 2 millions d'hab. sur 20 000 ha ; presque  $\frac{1}{4}$  de la population du pays (9,5 M) ; premier centre financier, culturel et industriel. A la tête d'une hiérarchie urbaine de villes moyennes. Superficie importante de la ville, aujourd'hui peu dissociée du reste du district qui regroupe 3 gouvernorats : Tunis, l'Ariana, Ben-Arous.

*Une ville abritée depuis sa fondation par une lagune, ni ville tournée vers la mer, ni intéressée par les lacs jusqu'à une période récente.*

### Les dynamiques urbaines et sociales

**1. Une urbanisation qui est le fruit d'étapes culturelles et politiques différentes.** Situation qui renvoie à l'histoire de l'urbanisation marquée par la culture arabe et européenne (1860) et qui était dommageable à l'organisation d'ensembles intégrés.

**2.** Un développement urbain peu maîtrisé dans les formes et les densités hors de la vieille ville, relevant parfois de l'habitat de fortune des populations pauvres.

**3.** Une ville avec des espaces de ségrégation sociale, dus au logement, repérables à travers l'organisation urbaine et les formes architecturales et bâties.

**4.** Une juxtaposition d'espaces résidentiels pas toujours reliés de façon efficaces à la ville centre, à l'aéroport ou à des pôles d'activités de périphérie.

**5.** Enfin une urbanisation qui ne cesse de se développer au détriment de terres agricoles et de maraîchages (ressources alimentaires pour la population).

### L'organisation urbaine

- Un axe Est-Ouest : avenue Bourguiba et Mohamed V qui relie la médina au lac,
- Un axe Nord-Sud : l'av. de Paris relie le parc du belvédère au cimetière musulman,
- Hors de la médina, un plan orthogonal quadrillé, hérité du XIX<sup>o</sup>s, remis en cause et noyé par l'urbanisation très rapide post 2<sup>o</sup> Guerre mondiale, souvent hors de toute réglementation mais qui répond à la nécessité de logements aux portes de la ville,
- Pour le reste une urbanisation éclatée : quartiers très disparates et peu intégrés.

### Les fonctions économiques

*Des fonctions qui renvoient au rôle de capitale nationale et régionale :*

→ **Tertiaire de haut niveau tant public** (administrations gouvernementales, de la ville et de la région, mais aussi siège de la plupart des représentations diplomatiques étrangères) ; **que privé** : installation d'activités financières et d'entreprises les plus modernes et les plus importantes (nationales ou étrangères)

→ **Fonction qui s'accroît par le développement du tourisme l'ouverture à la mondialisation sous la forme de l'appel aux capitaux étrangers.** Une fonction de pôle d'échanges avec le reste de la Méditerranée puis du Monde qui développe aussi les activités aériennes notamment pour le tourisme ; accompagnée d'une urbanisation importante dédiée à l'administration et aux représentations décisionnelles notamment au nord-Nord Ouest sous forme de centres de bureaux.

→ Une activité industrielle qui n'est pas obligatoirement liée au port, mais enregistre un fort recul. Diminution de l'emploi, arrêt de certaines productions.

→ **fonctions importantes liées aux activités portuaires** : chantiers navals, commerces et une crise qui marque beaucoup d'activités portuaires au Sud de la ville et au Sud du lac Sud.

### Cadre de vie et environnement peu attractifs pour la population locale et étrangère

Les lacs dans l'espace urbain participaient à **une image de ville polluée et malsaine. Lagunes et lacs jadis unifiés mais progressivement urbanisés** ; considérés comme peu attractifs et donc comme des espaces **délaissés non entretenus où se sont développés les rejets de la ville d'où extension des quartiers populaires**. Puis **l'industrie liée aux activités portuaires notamment autour du lac Sud et des Sebkas** contribue à **l'image repoussoir** de l'espace aquatique.

Au-delà de ce point négatif pour le tourisme et pour la Tunisie, **l'environnement de la ville est peu attractif** : une ville très dense avec des problèmes de circulation, d'engorgement du trafic, **des problèmes d'assainissement et de logement et la présence d'une lagune insalubre et des lacs très pollués** durant des décennies. **Donc croissance de la population et dégradations environnementales induisent des préoccupations dès la fin des années 70.**

Les 4 lacs font l'objet de projets et de réalisations menés indépendamment mais qui visent à produire et à mettre en valeur des fronts d'eau dans la ville. On ne présente pas ici ce qui concerne les Sebkas, mais uniquement les lacs qui constituent un projet urbain formé par différentes opérations. **Contrairement à beaucoup d'autres, le projet urbain des lacs de Tunis s'inscrit dans un espace vierge de toute urbanisation (2 500ha).**

### Le projet urbain

**Dans un tel contexte, l'ambition d'une capitale nationale** qui veut s'ouvrir à l'international est donc **de s'attacher à résoudre ces problèmes** :

- organisation urbaine, **intégration des espaces urbanisés** par les communications ;
- **insuffisance de l'offre résidentielle** afin d'obtenir **un développement urbain mieux maîtrisé et plus adapté aux demandes des habitants et des touristes** ;
- **diversification des activités** : **recompositions de l'emploi et capitaux étrangers.**

### Les moteurs du projet

**Ils sont définis par la prise en compte de ces manques :**

- Volonté d'assainissement de la ville et de la lagune, nécessité d'améliorer le cadre de vie pour une capitale aux ambitions internationales.
- Nécessité d'organiser une extension de l'urbanisation face au déficit criant de logements mais aussi construction d'espaces d'accueil pour des activités économiques diversifiées.
- Créer un lien entre la ville et la mer à partir des lacs : un **nouveau mode de valorisation de grandes capitales** qui ont la chance d'être au bord de l'eau (fronts d'eau), une source de revenu à court terme, une possibilité d'associer mode de vie attractif à des lieux d'affaires et des industries qui relèvent aussi de l'ambition des grandes métropoles.

### Ce qui définit le projet

- Une Préoccupation gouvernementale dont l'enjeu est environnemental, **requalifier la ville et son environnement pour assurer une image de capitale internationale. Passer d'une ville de pays pauvre à une ville attractive qui assume pleinement l'ensemble des fonctions de capitale internationale** notamment à travers ses infrastructures son offre d'accueil résidentiel et son environnement



- Une préoccupation du district qui souhaite **repositionner Tunis dans un rôle régional en reliant les espaces urbanisés** par des axes de transports efficaces et en revalorisant les berges pour concilier contraintes économiques et valorisation des berges. **En réorganisant ces espaces urbains pour assumer pleinement des fonctions économiques et sociales.**

A la base du **projet** l'ambition est au **carrefour de préoccupations gouvernementales nationales qui sont aussi celles de décideurs locaux.** Un projet urbain présenté fréquemment sous le terme de « **réconciliation** ».

- Réconciliation de Tunis avec son environnement régional et plus grande cohésion entre les différents groupes sociaux, notamment par une urbanisation qui intègre différents sous ensembles et apporte une réponse aux problèmes du logement.
- Réconciliation de la ville avec la mer qui signifie s'ouvrir sur un espace maritime. Ce qui nécessite une restauration de la nature et une exploitation de l'environnement écologique pour des fonctions de loisirs des habitants mais aussi de vitrine pour les personnes étrangères.

**→ Il y a donc avant tout dans le projet la volonté d'accompagner la croissance de la ville par un modèle d'urbanisation positif pour les résidents mais aussi pour l'étranger.**

### Les étapes du projet

#### *Des débuts difficiles pour un investissement financier*

**→ Dans les années 70 : échec d'une volonté aménagiste (tentative d'un schéma directeur avortée et tentative de l'assainissement du lac qui échouent faute d'une volonté gouvernementale forte et de moyens financiers).** Investissement de la Banque Mondiale pour l'assainissement du grand Tunis. En 1974 création d'un Office National d'Assainissement ; mobilisation de cette institution et apparemment du Président Bourguiba pour assainir la lagune restaurer le lac en particulier au Nord. **En 1977 un projet du District inscrit au (PRA : Programme régional d'aménagement)** pour éviter l'urbanisation des berges à des fins spéculatives. Programme à réaliser au cours des années 1980 pour l'aménagement d'espaces de détente et un programme hôtelier pour l'hébergement touristique et des espaces de bureaux. **Mis en veilleuse en 1978 pour cause d'absence de financements privés pour un espace déprécié.**

**→ Début des années 1980 : échec du projet du District et mise en place d'un partenariat public/privé.** Seule une nécessité forte d'assainissement contribue à faire démarrer des travaux de pompage et d'hydraulique (pompage de sédiments, remblaiement 50 000M3)

#### *En 1982 : un tournant pour la nature du projet et ses acteurs*

Grâce à l'entremise d'un architecte (Hans Barrenthe) qui assure un rôle d'intermédiaire et de conciliateur entre l'objectif du groupe saoudien et le gouvernement, **un groupe investisseur privé accepte d'assainir le lac Nord et d'aménager l'intégralité des berges.** Financement qui rendra le projet réalisable à travers la SPLT 1983 (société d'investissement financier qui doit définir et accompagner les travaux).

- **En 1983 création de la SPLT société créée en partenariat par le Ministère des Finances, l'Etat, la ville et des capitaux privés. L'alliance de l'Etat tunisien et des**

**hommes d'affaires saoudiens fait passer d'une logique publique d'aménagement à une logique de recouvrement de fonds investis.**

Dans la mesure où

→ le Projet au sens réel du terme devient **réalisable par l'association politique et financière** entre le gouvernement et le Ministère de l'hydraulique qui veulent avant tout l'assainissement de l'eau et le groupe saoudien qui cherche à ouvrir des banques islamistes mais aussi à investir dans des projets immobiliers en Tunisie.

→ **Un projet décidé d'en haut qui "schoote" ceux du District et autres acteurs locaux.**

- **1985 à 1988 : Action d'assainissement des lacs** qui consiste entre autre à faire circuler l'eau ; réouverture d'un canal pour assurer les échanges avec la mer, construction d'une digue pour séparer les plans d'eau, amendement des terrains et renforcement et protection des berges dont la ligne est modifiée.
- En même temps, **restructuration du réseau d'assainissement de la capitale**. A la charge de l'Etat : 500 ha récupérés sur un lac propre qui avait auparavant 3000 ha. Nettoyage et curage du lac qui porte les berges à 1600 ha partagés entre Tunis et la Goulette (8% des surfaces urbanisées du grand Tunis en 1998). Au total 60 millions de dinars sur un coût prévu de 40 millions de dinars en provenance de fonds saoudien au développement et de la BIRD

→ **Opération réussie sur le plan de l'éco système, mais exploitation maximale de la réserve naturelle.**

- **En 1990 SEPTS** (Société Publique d'Etudes pour la promotion de Tunis Sud) devient en 1997 maître d'ouvrage des travaux d'assainissement du lacs sud financés par les bailleurs de fonds Européens.

***Valorisation et urbanisation des berges démarrent au début des années 1990***

**A partir de 1990** de on enregistre de nombreuses demandes de lancement de travaux d'activités de loisirs auprès de la SPLT mais un problème demeure : le Schéma directeur d'aménagement du plan d'eau géré par l'office national des pêches.

**A partir de 1996 et jusqu'à 2002**, la SPLT réalise **donc une étude sur les possibilités de valorisation** du plan d'eau afin de **concilier exploitation et protection de l'écosystème**. Cette étude consiste à élaborer une base d'évaluation de la faisabilité des opérations d'urbanisation avec une préoccupation de qualité environnementale. Elle propose trois types d'activités sur la lagune (écologique, ludique, halieutique) : une partie du lac nord devient réserve écologique et espace consacré à la pêche et à quelques activités d'ostréiculture.

**L'objectif ultime : Elaboration d'un Schéma directeur pour définir les activités à développer, leur compatibilité et leurs impacts ;** schéma qui s'accompagne d'une proposition d'un modèle de gestion pour une exploitation « durable ». Mesures exigées de la part du promoteur, le rôle du responsable du plan d'eau et de sa gestion (surveillance et contrôle des activités).

**L'Enjeu est aussi un opérateur unique** qui évite les opérations sectorielles et permette la réalisation d'activités complémentaires en accordant les autorisations aux investisseurs. Peur de la récupération pour l'exploitation unique de la ressource halieutique

**Les interventions urbaines et les principes qui les conduisent**

**Réalisation progressive d'opérations immobilières et urbaines aux fonctions différentes :** Elles sont soumises aux contraintes du Schéma directeur et sont orchestrées par la SPLT au Nord et la SEPTS au Sud. Objectifs :

- Intégrer le lac et la ville par l'urbanisation dans le sens Ouest-Est : la Medina, l'avenue Bourguiba et la Goulette pour contrecarrer l'urbanisation Nord- Sud.
- Légitimation de l'urbanisation et reconstruction de la relation entre Tunis et le lac
- Développement d'une offre résidentielle qui prévoit à terme (2020) 350 000 nouveaux résidents dans des offres diverses

### Au Nord

- **Un centre commercial « Lac Palace »** accessible par un grand axe routier qui longe les fronts d'eau. Entouré d'immenses aires de stationnement gratuites et où se sont installées de nombreuses activités commerciales
- **Un parc d'attraction « Dah- Dah »** très fréquenté par la population
- **Des immeubles de bureaux et des hôtels**
- Enfin des lots résidentiels de haut standing qui présentent des offres en habitat collectif ou individuel, et la construction d'équipements de services ou de loisirs destinés aux résidents. Notamment la cité « El Khalij » où a été implantée un golf L'ensemble étant relié par **une promenade** « la promenade des palmiers » et des espaces de circulation végétalisés pour les piétons. Des avenues très larges (2X2voies) qui permettent le lien avec la ville et un réseau viaire de circulation moins important.
- **Au Nord Est** des lotissements d'habitat collectif ou individuel et une **zone d'activités non polluante qui correspond au quartier d'affaires de Khérédine**, avec terrains de sports, espaces verts, zones d'artisanat, centre hospitalier et agences bancaires.

➔ *Création d'une ville avec les caractéristiques de la multifonctionnalité, orientée vers les activités tertiaires de haut niveau.*

### Au Sud

On enregistre **les mêmes étapes** : assainissement, restauration du lac et viabilisation pour des opérations immobilières comme **les mêmes principes** d'urbanisation mais orientés par la nécessité de reconverter l'environnement dégradé du bâti autour du port, et de centrer l'urbanisation autour de la fonction de port de plaisance. Des opérations qui ont vocation à accueillir 30 000 résidents supplémentaires surtout dans de petits collectifs résidentiels au bord du lac. En arrière plan, des opérations de zones d'activités et d'équipements qui ont à la fois vocation à changer l'image industrielle négative du port et à intégrer les opérations déjà existantes au sud de la ville

=> *surtout urbanisation à vocation résidentielle et de loisirs pour revaloriser la partie sud de Tunis et rééquilibrer ses fonctions et son image par rapport au Nord.*

Ces opérations sont complétées par d'autres interventions urbaines qui recomposent des quartiers déjà urbanisés (opération de requalification de la ville européenne, interface entre le centre et le projet des berges, réhabilitation de la Médina).

### **Le bilan du projet**

Sur les trois thèmes qui était l'intégration urbaine, la question du logement et la valorisation environnementale, on peut considérer que **le projet du lac a réalisé sinon des villes du moins des entités urbaines qui répondent à ces attentes**, en tant que sous espaces.

En revanche dans le rapport au reste de la ville :

- **Encore peu de liens créés entre les berges du lac et la ville**,
- accessibilité assez limité, se fait uniquement en véhicule individuel,

- les espaces de la ville européenne et du lac restent scindés par des grandes avenues et des axes larges au trafic très denses.

**Le développement d'équipements** semble surtout dévolu à la population qui vient habiter ou travailler dans ces espaces. Qu'il s'agisse d'équipements de services ou d'équipements de commerces et de loisirs qui concernent pour l'essentiel une population riche. Seuls les espaces publics de jardins et de promenades sont accessibles à une population locale au comportement occidentalisé, ce qui conforte la fonction dans l'accueil de populations étrangères.

*Une offre de logement très sélective surtout réservée aux catégories aisées.*

### Une interprétation à différentes échelles

- **A l'échelle locale : une ambition pour la ville et sa région**

Le projet urbain est une opération d'aménagement porteur d'une volonté environnementale économique et sociale. Rarement présenté comme **l'extension ou la construction d'un espace à part pour la capitale, il relève pourtant de la construction de ce qu'on pourrait considérer comme de nouveaux espaces périphériques, voire un déport de centralité hors des limites de la ville.**

Des formes d'urbanisation **peu intégratrices** pour les liens construits **avec la ville et avec les gouvernorats limitrophes**

Par ailleurs ce projet est peu orienté **vers les besoins en logements de la population locale et à la portée de ses moyens**, tant en ce qui concerne les logements que les équipements environnementaux et économiques (sinon pour une population tunisoise aisée).

- **A l'échelle nationale et internationale : une ambition réussie ?**

Le lac n'est plus un obstacle pour le développement de la ville mais un atout qui répond bien à une ambition internationale d'espace attractif pour les touristes. Sur le plan environnemental, il assume la transformation d'une image de marque négative et de repoussoir qui devient au contraire positive et attractive, **ouvre la ville sur la mer**. Mais beaucoup d'espaces lacustres ne sont pas soit de fait soit réellement des espaces publics.

*Aujourd'hui Tunis est capable de rivaliser avec les grandes capitales occidentales mais on retrouve tout de même un processus de standardisation ou de mise en scène touristique qui interroge aussi sur **une réaffirmation de la ville et de son identité ou la reprise de modèles occidentaux** de développement urbain dans lesquels la ville se serait assimilée.*

Corinne SIINO

## CONCLUSION GÉNÉRALE PORTANT SUR LES TROIS PROJETS

Ces trois mini voyages, on le voit, auraient pu durer plus longtemps, et chaque ville faire l'objet d'une présentation unique à elle seule cependant nous avons fait le choix de présenter en quelques minutes seulement certains aspects de chaque projet.

Volontairement nous avons choisi trois villes qui constituent des exemples très disparates dont les tailles diffèrent et dont les problèmes ou les enjeux diffèrent.

Notre objectif en présentant le projet urbain de ces trois villes était en effet de mettre en avant certaines **constantes** dans les politiques d'aménagement actuelles des villes, ou au contraire des **choix radicalement différenciés** notamment liés au profil des territoires.

❖ Des constantes :

Nous retrouvons d'un exemple à l'autre la **présence de grands équipements**, marque concrète d'une action volontariste et symbole de l'évolution urbaine : musée Guggenheim à Bilbao, la Halle Tony Garnier et Cité Internationale à Lyon, aménagement lacustre à Tunis. Ces équipements deviennent l'image de marque de la ville, et souvent des objets de communication à l'échelle internationale, facilités par de grands noms de l'architecture.

Cette dimension à la fois de **communication et d'internationalisation** se retrouve également avec cette tendance des grandes métropoles à entrer dans une concurrence médiatique, qui s'appuie sur la mise en scène du projet urbain devant refléter la modernité dans laquelle s'engage la ville.

Une autre constante par ailleurs est celle d'une intervention forte autour des **espaces publics**, avec souvent des promenades et des espaces verts, notamment articulés à la présence de milieu aquatique (la Ria à Bilbao, le Rhône à Lyon, le Lac à Tunis)

Longtemps, la ville s'est construite à partir de deux principales fonctions urbaines : le logement et l'activité économique. Dans les projets urbains analysés, il apparaît clairement qu'à ces deux domaines d'intervention, qui sont encore très présents, s'ajoutent **trois nouveaux leviers d'aménagement** qui ont à s'articuler pour traduire l'ambition de la transformation et de la modernité

- Première fonction que l'on retrouve systématiquement : **la culture et la fonction récréative** (l'enjeu est touristique, mais renvoie aussi à l'importance donnée au cadre de vie et aux services destinés à la population, avec des équipements modestes tels que de grands cinémas, etc.). Cette nouvelle dimension est à associer à deux dynamiques : l'entrée de la grande majorité des villes dans la civilisation des loisirs et la mutation économique de ce que l'on appelle l'économie de la connaissance et de la créativité, ainsi que (par répercussion) le développement du tourisme culturel et d'affaires.
- Deuxième fonction récurrente, **les transports et les réseaux de communication**. Ceux-ci ont eu longtemps un aspect très fonctionnel dans la construction de la ville. C'est bien sûr encore le cas, mais cela va au-delà désormais. Les réseaux de communication (notamment transports en commun) sont des facteurs d'aménagement, structurant l'espace selon une dimension intégrative. Ils participent également de la communication autour de la régénération ou de la modernité urbaine, de l'efficacité des déplacements censée respecter la dimension environnementale : à quel point chaque ouverture de ligne de tramway en France est traitée médiatiquement !
- Troisième entrée nouvelle et récurrente d'un projet à l'autre, **la dimension environnementale** et la place croissante de la nature dans les projets urbains. Qu'il s'agisse de dépollution et d'assainissement ou de création *ex-nihilo* de « poumons verts », la ville ne se veut non plus seulement exploiteuse de ressources naturelles mais productrice d'environnement sain, elle ne se veut plus seulement minérale, mais aussi végétale... Cet aspect contribue à comprendre un constat également fait dans la plupart des projets urbains : la valorisation des zones de bord de mer, de lac, de fleuve... Des **water fronts** émergent un peu partout, qu'il s'agisse de régénération de sites industriels (Bilbao, Lyon, mais aussi Marseille, Bordeaux ou Barcelone), ou de créations de toute pièce (Tunis...)

Ces différents leviers coexistent dans leurs objectifs, mais il n'est pas toujours évident de les rendre compatibles dans la concrétisation du projet et dans l'articulation des différentes interventions... On voit bien que selon les projets, certaines de ces dimensions prédominent sur les autres, et l'un des enjeux et des interventions est rarement la question sociale ... ! La dimension prédominante semble bien être l'économie, à la fois en termes de rentabilité des opérations, et en termes de fonction économique de la ville.



Enfin, parmi les constantes, on peut indiquer que dans l'ensemble des villes vues ici, et ailleurs également, les programmes d'aménagement concernent **avant tout les espaces centraux**. La puissance d'action de la ville centre reste prépondérante dans les intercommunalités, quand elles existent, et globalement elle domine en termes financiers : ceci peut expliquer des opérations d'aménagement qui privilégient le centre, voire la première couronne des agglomérations.

Ces constantes ne concernent donc pas seulement nos trois villes. Est-ce à dire qu'on arrive à une standardisation de l'aménagement et construction des villes ?

❖ Il y a certainement des effets de mimétismes et des modes d'intervention qui se « mondialisent ». Néanmoins, ce qui nous semble être au cœur des **différenciations** d'un projet urbain à l'autre renvoie à **la capacité des projets urbains à articuler** :

- d'un côté les enjeux d'internationalisation des villes, de créer de l'envergure médiatique,
- et de l'autre les enjeux du « vivre la ville au quotidien ».

On l'a vu, les opérations concernant l'emploi, le logement, les transports, ne sont jamais absentes ; mais elles s'intègrent à des degrés divers le projet urbain, territorialement et socialement. On retrouve les objectifs de « cohésion et de mixité sociales » ; ces termes sont certes à la mode, mais ils ne peuvent être ignorés quand aux ambitions qu'ils recouvrent.

Moderniser la ville, la positionner sur une économie des savoirs nécessitant de fortes qualifications, réhabiliter des logements insalubres en logements neufs ou de haut standing, valoriser le foncier par des équipements et des espaces verts... Toutes ces actions contribuent à orienter la société *pour qui* est faite la ville. On le voit bien, si parallèlement à ces mutations sûrement incontournables il n'y a pas une volonté d'accompagnement et un souci de faire la ville pour tous, les métropoles s'engagent inévitablement dans des constructions très sélectives de clivages spatiaux et sociaux

Cela renvoie à une action éminemment politique, et aux acteurs du projet urbain. On l'a vu, ces acteurs sont différents, notamment en fonction des contextes institutionnels de chaque pays, et de l'envergure/ de l'échelle du projet. Par répercussion, ceci induit une préoccupation différenciée de la population dans toute sa variété sociale et sa vie au quotidien.

**Mariette SIBERTIN-BLANC**

*(Cette conclusion remplace le débat dont l'enregistrement était inaudible)*

