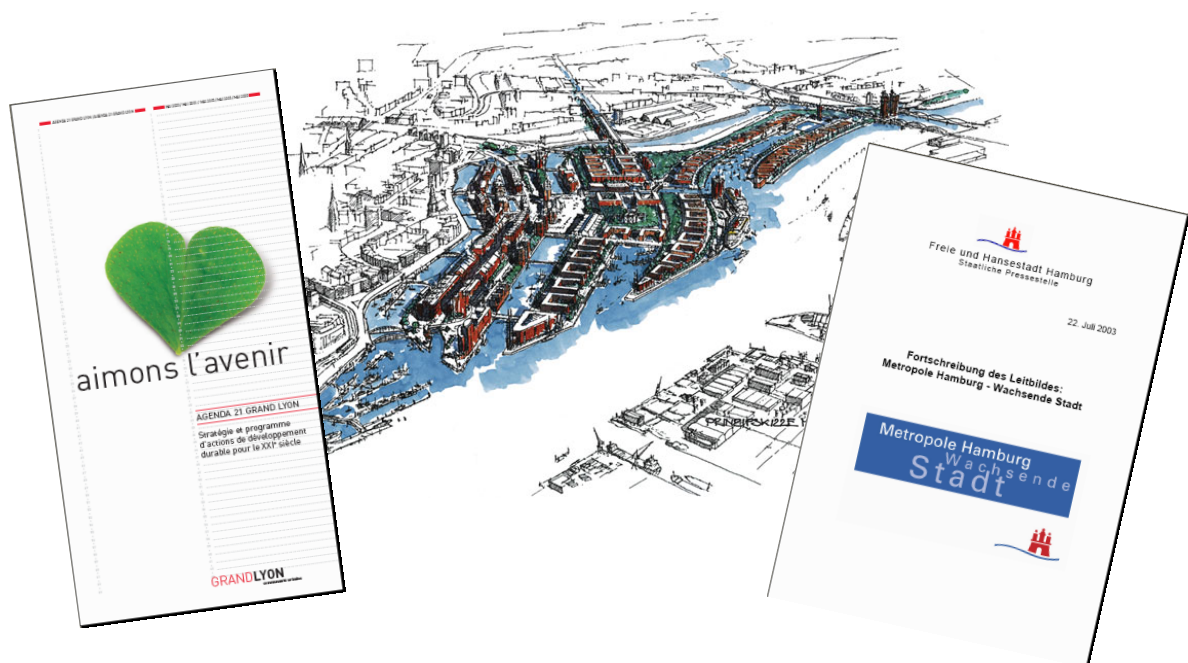


Mémoire de recherche
Magistère 3 « Aménagement »
Master 2 Recherche « Villes et Territoires »

Prendre en compte et appliquer les principes du développement durable dans les grands projets d'urbanisme

D'un discours rhétorique à des solutions innovantes ?

- Une comparaison France – Allemagne -



Directeur de recherche
M. Jean-Paul CARRIERE

Virginie LEMARTINEL

Année 2005-2006

Mémoire de recherche
Magistère 3 « Aménagement »
Master 2 Recherche « Villes et Territoires »

Prendre en compte et appliquer les principes du développement durable dans les grands projets d'urbanisme

D'un discours rhétorique à des solutions innovantes ?

- Une comparaison France – Allemagne -

Directeur de recherche
M. Jean-Paul CARRIERE

Virginie LEMARTINEL

Année 2005-2006

REMERCIEMENTS

Ce mémoire de recherche est le fruit d'un travail souvent effectué en solitaire face à un ordinateur parfois capricieux, mais qui doit beaucoup à plusieurs personnes que je remercie sincèrement :

- les différents interlocuteurs rencontrés au cours des derniers mois pour l'intérêt qu'ils ont pu porter au sujet ainsi que leur disponibilité, et tout particulièrement les contacts allemands qui ont su faire preuve d'une patience linguistique très appréciable !
- M. Jean-Paul Carrière pour tous ses conseils et son suivi méticuleux ;
- Mme. Agnes Handwerk pour ses encouragements chaleureux et convaincus ;
- M. Paulo Vieira pour sa réflexion stimulante sur les notions de développement durable et d'écodéveloppement ;
- la tribu Lemartinel pour le soutien téléphonique et la relecture bienveillante ;
- et enfin Camille, Magali, Carine, Noémie, Thomas, Julius, Cyril et Jean-Denis pour les « échanges de bons procédés » : remarques, questionnements, réflexions ou relecture attentive.

SOMMAIRE

Introduction : le développement durable comme critère essentiel de l'urbanisme	5
Première partie : Cadre théorique et conceptuel	
Spécifier la problématique de recherche	9
I. Définir les termes du sujet de recherche : « principes du développement durable » et « grands projets d'urbanisme »	11
A. Les principes du développement durable : des références pour l'urbanisme	11
B. Les grands projets d'urbanisme : un espace d'étude	15
Synthèse	20
II. Spécifier la problématique et la méthodologie de recherche autour d'une comparaison France / Allemagne	21
A. Pourquoi une comparaison France / Allemagne ?	21
B. Vers une formulation des hypothèses de recherche	28
C. Présentation de la méthodologie suivie	29
Synthèse	31
Deuxième partie : Etudes de cas	
Identifier des stratégies et des actions en faveur d'un développement urbain soutenable	33
Préambule	34
I. Les agglomérations de Lyon et Hambourg : deux métropoles à l'ambition internationale	35
A. Comparaison morphologique	35
B. Positionnement européen	54
C. Recherche d'un rayonnement supranational	62
Bilan	65
II. Leur stratégie de développement : quelle place pour la notion de développement durable ?	67
A. Hambourg : croître à n'importe quel prix ?	67
B. Le Grand Lyon : se positionner en modèle de « ville durable »	76
Bilan	85
III. Deux opérations d'urbanisme phares : « Lyon Confluence » et « die HafenCity »	87
A. Deux opérations considérées comme essentielles à leur affirmation au niveau international	87
B. Des positions différentes concernant le développement durable	96
Bilan	102
Conclusion : d'un discours rhétorique à des solutions innovantes ?	103

Introduction

INTRODUCTION

Le développement durable comme critère essentiel de l'urbanisme

Notion de plus en plus mise en avant pour légitimer, crédibiliser ou appuyer toute politique, le développement durable devient un outil marketing indéniable. Son succès grandissant depuis le sommet de Rio en 1992, organisé suite à la publication du rapport Brundtland de 1987, a permis de faire prendre conscience de la nécessité d'infléchir notre modèle de développement basé sur la croissance économique et financière. Reproduire notre mode de vie occidental n'est pas viable à long terme car, d'une part, les ressources naturelles sur lesquelles il fonctionne vont tôt ou tard disparaître, et, d'autre part, ses conséquences sur l'environnement entraînent des modifications souvent irrémédiables.

La prise de conscience est certes réelle, puisque plusieurs conférences internationales thématiques consacrées plus ou moins directement à l'environnement ont été organisées depuis 1992 ; ainsi s'est tenu en 2002 à Johannesburg le Sommet mondial pour le développement durable. Si la réunion de Kyoto en 1997 mettait l'accent sur les conséquences négatives des activités humaines sur l'environnement (effet de serre et réchauffement climatique en particulier), celle de Johannesburg vient consacrer la notion de développement durable en la plaçant comme la condition sine qua none de l'équilibre planétaire, équilibre qui se résume à « *l'éradication de la pauvreté et [au] changement des modes de consommation et de production, ainsi [qu'à] la protection et la gestion des ressources naturelles en vue du développement économique et social* »¹. En dix ans, la notion de développement durable s'est imposée comme étant une référence incontournable de tout discours politique et de toute action publique, ce qui a vraisemblablement incité l'Etat français à adjoindre à sa Constitution une Charte de l'Environnement en 2005.

De fait, cette notion occupe une place de plus en plus prégnante dans la communication et l'élaboration de politiques publiques. Elle devient un recours, que ce soit pour justifier, crédibiliser, argumenter un discours ou bien orienter une étude. Engager une politique publique, c'est-à-dire élaborer une démarche d'action, établir des programmes ou outils, ainsi que définir un système partenarial, ne peut désormais se faire sans se référer de manière plus ou moins explicite à certaines idées véhiculées par le développement durable.

Dans le domaine de l'urbanisme en particulier, il est devenu un critère souvent essentiel voire indispensable lorsqu'il s'agit de monter, présenter ou réaliser un projet d'aménagement, quel qu'il soit. D'ailleurs, il n'est pas anodin qu'en France, le document inclus au Plan Local d'Urbanisme (PLU) ou au Schéma de COhérence Territoriale (SCOT), qui dessine l'évolution du territoire considéré, se nomme Projet d'Aménagement et de Développement *Durable* (PADD). Ce dernier adjectif aurait très bien pu être remplacé par celui de *Communal* ou *Territorial*, afin de mettre en valeur la forte dimension spatiale du document ; cependant, il importait avant tout de souligner que ce projet devait s'inscrire dans une démarche d'équilibre entre développement et préservation des milieux naturels, dans une démarche de diversité

¹ Nations Unies, 2002, *Rapport du Sommet Mondial pour le développement durable – Johannesburg (Afrique du Sud)*, 26 août-4 septembre 2002, New York, p. 2-3.

fonctionnelle et de mixité sociale, ainsi que dans une démarche de maîtrise de l'urbanisation, tout en « *respectant les objectifs du développement durable* »². Ainsi, la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) de 2000, qui a fait de ces deux documents les éléments de base de l'aménagement et du développement spatial, a, du même coup, donné un cadre à toute intervention territoriale en France : la pratique de l'urbanisme doit s'exercer de fait sous la caution du développement durable.

Ces quelques remarques générales sur la place qu'occupe actuellement le développement durable dans le champ de l'action publique, avaient pour but de situer la thématique globale de recherche de ce mémoire. De façon plus spécifique, il se propose d'étudier l'association d'une notion (le développement durable) à une pratique (l'urbanisme). Si la première peut être considérée comme une base théorique venant guider l'action de la seconde, analyser les rapports qu'elles entretiennent à partir d'exemples de projets urbains permettrait d'esquisser une évaluation, certes partielle et restreinte, de l'influence de cette notion sur l'évolution des comportements, et cela à travers les solutions qu'apporterait l'urbanisme. L'objet de ce mémoire de recherche est donc de s'intéresser à la façon dont sont pris en compte et appliqués les principes du développement durable dans les grands projets d'urbanisme.

D'autre part, une dimension comparative vient compléter ce thème général d'étude, puisque ce mémoire s'attachera également à mettre en parallèle les expériences allemande et française. Il s'agira d'essayer de déterminer les différences, les similitudes, les particularités ou les complémentarités des méthodes observées, afin, toujours, d'identifier les solutions mises en œuvre pour, d'une manière ou d'une autre, infléchir notre mode de développement.

Ce mémoire se composera de deux parties :

- une définition du cadre théorique et conceptuel dans lequel s'inscrit la démarche de recherche afin d'en spécifier la problématique ;
- une présentation de deux études de cas (la communauté urbaine de Lyon ou Grand Lyon, et l'agglomération de Hambourg) afin d'identifier, éventuellement, des stratégies et des actions en faveur d'un développement urbain soutenable.

Enfin, une évaluation comparative des deux exemples étudiés précédemment permettra en conclusion de déterminer si les discours parfois rhétoriques accompagnant les projets urbains laissent place ensuite à des solutions innovantes.

² Loi SRU, art.1.

Première partie : cadre théorique et conceptuel

Spécifier la problématique de recherche

I. DEFINIR LES TERMES DU SUJET DE RECHERCHE : « PRINCIPES DU DEVELOPPEMENT DURABLE » ET « GRANDS PROJETS D'URBANISME »

Vouloir analyser la prise en compte et l'application des principes du développement durable dans les grands projets d'urbanisme demande avant tout de préciser chacun de ces termes :

- quelle acception retenir de l'expression « principes du développement durable » ?
- à quoi font référence les « grands projets d'urbanisme » ?

A. Les principes du développement durable : des références pour l'urbanisme

Après un rappel succinct de la définition désormais classique de la notion de développement durable ainsi que de sa place dans l'action publique, une approche critique de cette notion viendra mettre en perspective la conception présentée avec les premiers éléments de recherche (qui sont, en résumé, l'identification d'expériences innovantes éventuelles permettant d'infléchir notre mode de développement).

1. Qu'est-ce que le développement durable ?

Est désigné par « développement durable » un développement qui permettrait de satisfaire les besoins actuels, sans toutefois compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Pour cela, la notion de développement durable propose d'allier trois dimensions, l'économie, la société et l'environnement, dans un souci d'égalité : l'une de ces dimensions ne doit, en aucune manière, être privilégiée au détriment des deux autres et surtout pas à celui de leur équilibre commun.

Elle s'accompagne, en outre, d'un certain nombre de principes ou concepts qui devront sous-tendre toute action entreprise en son nom : précaution, responsabilité, équité, mixité, diversité culturelle, gouvernance, lien intergénérationnel / spatial / temporel, solidarité... Si l'aspect culturel de même que la gouvernance (en tant que dimension socio-politique) sont de plus en plus considérées comme des dimensions à part entière au même titre que l'économie, la société et l'environnement, je ne retiendrais pas pour autant cette définition. A cela deux raisons :

1. Si la culture est effectivement un élément incontournable de l'équilibre et du fonctionnement de l'humanité, en raison des questions religieuses qu'elle soulève, des spécificités linguistiques ou traditionnelles qui la caractérisent, ou bien des savoir-faire qui l'accompagnent, elle ne peut, à mon sens, constituer une dimension en tant que telle, car elle relève directement de la dimension sociale. Une société s'appréhende sous différents aspects (composition, organisation, idéaux, ...) qui forment un système de relations et de liens spécifique. Or, ce système se construit à partir de fondements de base qui définissent une « culture » particulière. Ces fondements sont appelés à plus ou moins se modifier, ce qui permet à la culture d'évoluer positivement (elle se construit de manière distinctive) ou négativement (elle se fond dans une autre). Faire de la culture une dimension distincte de celle de société viendrait affaiblir cette dernière, la privant d'un de ses aspects essentiels.

2. Pour ce qui est de la gouvernance, il me semble qu'elle constitue plutôt un moyen pour mettre en œuvre l'idée d'égalité entre les dimensions économique, sociale et environnementale, plutôt qu'une dimension en soi. Le concept de gouvernance recouvre l'ensemble des outils politiques, participatifs, coopératifs, décisionnels, qu'il est possible de mettre en œuvre entre des acteurs venant d'horizons divers et aux intérêts parfois divergents, afin qu'ils parviennent à un consensus, à l'élaboration duquel chacun a participé. Il s'agit donc d'un processus, constitué de différentes phases (réflexion, action, gestion), au cours duquel, ce qui importe, sont les relations entretenues entre un nombre donné d'acteurs : la gouvernance ne s'intéresse pas à proprement parler au *pourquoi* ces acteurs doivent travailler ensemble, mais plutôt au *comment* ils doivent travailler ensemble. L'objet et le résultat du travail commun finalement importent peu. C'est pourquoi, le concept de gouvernance n'est pas retenu ici comme étant une dimension propre du développement durable, mais comme une méthode pour sa réalisation.

2. Développement durable et action publique

La notion de développement durable souligne la nécessité qu'émerge, aussi bien au niveau individuel ou collectif, public ou privé, la conscience de l'impact économique, social et ou environnemental que peut avoir n'importe quelle décision prise ou opération menée. Il s'agit en quelque sorte d'interroger ses / les actes engagés :

- ceux-ci n'entraînent-ils pas des effets négatifs à long terme ?
- évitent-ils la ségrégation et ou une trop forte spécialisation spatiale / sociale ?
- ne compromettent-ils pas les futures possibilités de développement ?
- qui peut les assumer, quelles qu'en soient les conséquences ?
- ont-ils tenu compte des avis de l'ensemble des acteurs concernés (techniques, administratifs, sociaux, politiques, professionnels, associatifs, etc.) ?

Finalement, toutes ces questions sont amenées à constituer une sorte de base éthique et fondamentale pour tout projet d'aménagement. Elles posent quelques conditions préalables au respect des principes développés par la notion de développement durable. L'action publique l'a donc rapidement intégrée, aussi bien dans la définition de ses objectifs que dans sa propre valorisation pour l'expliquer et l'appliquer.

Cependant, l'expression « développement durable » tend, du même coup, à se galvauder, et donc à perdre de son sens, du fait de son utilisation quasi systématique dans la communication autour des programmes de développement, des projets d'aménagement, ou des politiques publiques. Elle fait désormais partie de tout un vocabulaire rhétorique de mise en valeur d'un discours dont le but est de séduire avant (et afin) de convaincre. L'intégration rapide de cette notion au cœur du débat public possède, à mon sens, une double explication :

1. Cette notion affiche des objectifs louables précisés dans la *Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement* : satisfaire les besoins humains « *en harmonie avec la nature* »¹, protéger l'environnement et donc réduire et combattre la pollution, éliminer la pauvreté, favoriser la coopération et la participation des citoyens, promouvoir la place des femmes, encourager « *la créativité, les idéaux et le courage des jeunes* »². Il s'agit là souvent d'évidences, mais les réaffirmer dans un tel document souligne la faiblesse de leur prise en compte. La *Déclaration* met particulièrement l'accent sur la préservation de

¹ In Nations Unies, 1992, *Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement*, principe 1.

² In Nations Unies, 1992, *Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement*, principe 21.

l'environnement, ce qui d'une certaine manière doit venir contraindre un développement économique encouragé quel qu'en soit le prix.

2. Or cette notion n'est finalement pas radicale à proprement parler. En effet, elle ne remet pas fondamentalement en cause notre mode de développement, mais souligne seulement la nécessité de le modérer afin de pouvoir continuer à le reproduire, dans le temps et dans l'espace. En d'autres termes, ce nouveau paradigme que représente le développement durable n'apparaît plus que comme une vision à minima : la croissance économique est toujours perçue comme étant le moteur du développement, et d'une certaine manière, les conditions de vie du Nord comme un objectif ; alors qu'il n'est pas réellement possible de considérer ces deux éléments comme une panacée...

Le développement durable a donc le mérite de « bien présenter », c'est-à-dire de n'apparaître pas trop révolutionnaire, d'embrasser un spectre très large de domaines, pour être compris et intégré facilement et qu'ainsi chacun puisse y trouver son compte. Le risque de cette multiplicité et de cette variété d'approches possibles est que cette notion perde de son sens et ne constitue plus qu'un habillage de discours très différents les uns des autres, voire même opposés et contradictoires. Comme le souligne Ignacy Sachs, « *un consensus, malheureusement rhétorique et superficiel, s'est dégagé autour de la notion de développement durable* »¹. Elle devient en quelque sorte un outil marketing incontournable, sans corps ou contenu véritable.

C'est pourquoi, au vu de ces quelques remarques, et donc des réserves théoriques et sémantiques qui les accompagnent, une clarification de la définition du développement durable, qui va venir conditionner les choix méthodologiques futurs, semble nécessaire.

3. Pour une critique du concept de « durabilité »

L'utilisation faite de plus en plus à tort et à travers de cette notion en a induit une distorsion des fondements : la question est trop souvent de savoir *comment maintenir* notre mode de vie basé sur la croissance et une surconsommation d'énergie, alors qu'il faudrait avant tout *se demander si* notre mode de développement actuel est effectivement viable. C'est d'ailleurs cette question que soulève le courant de pensée de la « Décroissance », à travers les écrits d'économistes comme Nicholeus Georgescu-Roegen ou Serge Latouche, en répondant par l'affirmative : la recherche constante de la croissance, c'est-à-dire du *toujours plus*, comme moteur de développement est une aberration en soi, car elle hypothèque l'avenir. Se fait donc jour la nécessité d'enrayer cette croissance débridée, en lui substituant le concept de décroissance, ou plutôt d'a-croissance : ce n'est plus à l'économie que doit revenir exclusivement le droit de guider le développement, mais aux valeurs².

Parler de développement durable en restant uniquement dans une optique de croissance sans fin, n'a finalement pas de sens. C'est pourquoi l'expression « développement durable » pose en elle-même problème car contenant une imprécision sémantique. En effet, la référence au concept de « durabilité » crée un doute quant à la possibilité effective de distinguer développement et croissance. L'associer au développement est ici trompeur, car cela ne permet pas de laisser sous-entendre que le développement peut être tout à fait autre. Au contraire, la « durabilité » renvoie à ce qui dure, à ce qui se maintient dans son essence même.

¹ In SACHS Ignacy, 2002, « Une chance à saisir », in BARBAULT Robert & alii., *Johannesburg 2002 Sommet Mondial du Développement Durable, quels enjeux ? quelles contributions des scientifiques ?*, p. 178.

² In LATOUCHE Serge, 2006, « L'invité : Serge Latouche », in *Urbanisme* n°346 (janvier – février 2006).

Ce qui est durable certes évolue, mais il n'envisage pas pour autant une remise en cause de ce qu'il est intrinsèquement : durer, c'est résister aux changements, sans se modifier fondamentalement, contrairement au verbe perdurer qui permet des modifications, même radicales. Parler de « durabilité » vient donc comme confirmer qu'il est possible de maintenir notre mode de vie actuel, moyennant seulement quelques adaptations, et ce, à la marge.

Cette distorsion fondamentale qui est associée au concept de « durabilité » implique de revoir comment le développement peut être qualifié afin de l'affranchir de la notion de croissance. Cela nécessite éventuellement de revenir au terme originel de « sustainable development », et donc au concept de « soutenabilité ». Quelque chose de « sustainable » renvoie à ce qui est supportable et, par extension, acceptable. Le concept de « soutenabilité » accorde ainsi une place plus grande aux résultats futurs, aux objectifs à atteindre car ce sont eux qui vont permettre de mettre en place un mode de faire, nouveau ou non. Finalement, c'est l'optique recherchée qui vient modeler l'action présente, et non l'inverse.

En somme, la « durabilité » se focalise avant tout sur un état présent à prolonger le plus possible, alors que la conscience de l'avenir qui accompagne la « soutenabilité » vient directement influencer sur l'action présente, voire la modifier intrinsèquement. Cette distinction entre « durabilité » et « soutenabilité » rejoint en quelque sorte celle faite entre le développement durable et l'écodéveloppement¹. Dans un cas l'on reste sur une base perçue comme saine qui est à perpétuer le plus possible dans le temps et dans l'espace ; alors que dans le second cas, il est avant tout question d'un but à atteindre. L'un est strictement reproductif voire statique, et l'autre est plus dynamique et systémique.

En outre, le concept de « soutenabilité » permet, contrairement à celui de « durabilité », d'envisager un abandon complet de, ou tout du moins un changement significatif dans la forme du développement actuel : il est beaucoup plus enclin à remettre en question les bases du mode de développement choisi afin, ensuite, d'en proposer des modalités qui assurent un équilibre économique, social et environnemental viable à long terme.

Si l'expression « développement durable » est employée telle quelle car étant le terme consacré, il y sera toujours fait référence dans la suite de ce travail au sens de « sustainable development » ou d'écodéveloppement, c'est-à-dire que la notion est à associer au concept de « soutenabilité » et non à celui de « durabilité » du développement.

4. Respecter les principes du développement durable

L'urbanisme constitue un champ d'action qui peut être en mesure de proposer des solutions venant contraindre ou infléchir notre développement. Ces solutions sont à concevoir dans le cadre des principes associés au développement durable. Quels sont-ils ?

Déjà en partie évoqués dans les paragraphes précédents, ces principes se rapportent aux trois dimensions identifiées :

1. Economie :

- satisfaire les besoins nécessaires de chaque individu : par exemple, pouvoir se déplacer librement en est un, cela ne veut pas dire pour autant qu'il faille faire en sorte que tout le monde ait sa voiture particulière ;

¹ Notion à l'origine du développement durable qui est apparue dans les années 70 et que la Conférence de Stockholm en 72 devait officialiser et promouvoir. Elle a été abandonnée au profit de celle de développement durable suite à la Conférence de Rio en 92, mais elle est de plus en plus reprise et mise en opposition avec la notion de développement durable, en particulier par Ignacy Sachs.

- assurer la viabilité des activités et des échanges : ceux-ci ne sont pas à considérer comme étant tous marchands et uniquement régulés par les mécanismes du marché ;
2. Société :
- réduire les ségrégations spatiales et sociales : si une société ne peut fonctionner sans diversité de ses membres, le bien-être d'une partie de celle-ci ne peut intrinsèquement se baser sur la misère de l'autre ;
 - favoriser une conscience commune fondée sur une responsabilité individuelle et collective : cette conscience et cette responsabilité sont entre autres forgées sur un droit à l'éducation, à l'information et à la participation, soit une égalité d'accès à la connaissance ;
3. Environnement :
- maintenir une certaine biodiversité des milieux : ils sont naturels ou non, et leur structure peut néanmoins être amenée à se modifier puisque sujette aux lois de l'évolution ;
 - limiter les atteintes irréversibles des activités humaines sur le fonctionnement global de l'environnement, qu'il s'agisse de la pollution, du changement climatique, de l'épuisement des ressources naturelles, etc....

Cette « liste » n'est en rien exhaustive, mais permet de cerner certaines problématiques auxquelles doit faire face l'urbanisme.

Finally, these few principles call for innovative responses, not to say radical in certain cases, to the questions they raise when it comes to evaluating the viability of the form of development undertaken. These innovations (technical, organisational, participatory, political, ...) are as many points of inflection that can modify our development in order to make it sustainable.

Urbanism is to be considered as a domain allowing this experimentation of innovative solutions: what actions are possible to be put into practice? Does it exist levels of intervention appropriate?

B. Les grands projets d'urbanisme : un espace d'étude

Les paragraphes suivants ont pour objet de justifier le choix de l'échelle d'étude (les agglomérations), ainsi que de définir ce que l'on entend par « grand projet d'urbanisme ».

1. Définir une échelle d'étude

Deuxième élément constitutif du thème de recherche, les projets d'urbanisme s'établissent comme un cadre d'observation ; c'est-à-dire qu'ils forment un domaine, aussi bien de réflexion que d'action, dans lequel les quelques principes du développement durable présentés ci-dessus peuvent être mis en œuvre. Les grands projets d'urbanisme représentent un exemple parmi d'autres du champ d'application de cette notion. Ce choix aurait pu, par exemple, se porter sur des espaces naturels (les parcs nationaux), des documents prospectifs (la Stratégie Nationale pour le Développement Durable), des contrats passés entre territoires (les Chartes de Pays ou les Schémas de Cohérence Territoriale), ou bien des politiques sectorielles (l'organisation des réseaux de transports). Tous ces exemples font référence à des échelles

spatiales, des cadres temporels, des documents d'analyse et d'action, ainsi qu'à des acteurs spécifiques.

Ce mémoire se concentre sur les grandes agglomérations de rang national et au rayonnement supranational (européen voire international), ainsi que sur leurs projets d'aménagement et de développement. Ce choix se justifie de façon théorique et pratique.

Justification théorique :

Ce choix des agglomérations résulte d'une interrogation : alors que la ville concentre les atteintes à l'environnement (artificialisation du milieu, pollutions, nuisances, ...), dans quelle mesure est-il possible de développer la théorie de la « ville durable » ? En quoi le fait urbain peut-il relever du développement durable ?

La « ville durable » renvoie à un processus, une prise de conscience : l'attraction que représentent les pôles urbains, jouant sur des mouvements à la fois de concentration et d'étalement, implique de repenser leur mode d'organisation interne. Aucune méthode n'est cependant prédéfinie : les villes durables sont multiples car sans critères de qualification précis, déterminants et exclusifs. L'absence de modèle dresse des villes durables un portrait type assez flou. Ainsi, elles « *travaillent à une échelle non définie, entre lieu et globe, pour des générations d'électeurs et d'héritiers indéterminés, elles oscillent entre prospective et reconsidération du passé, elles reposent en partie sur des incertitudes scientifiques, elles hésitent entre les hiérarchies* »¹. La réalité des villes durables est donc incertaine, mais porte intrinsèquement l'idée du possible en étant des espaces de réflexions, d'initiatives, de tentatives, d'hésitations.

Par conséquent, si l'on considère que la concentration permet de mener une action ciblée, et donc éventuellement plus efficace que dans le cas d'un espace d'intervention plus diffus, les grandes agglomérations sont peut-être le lieu où s'expérimentent de nouveaux modes de vie laissant penser qu'infléchir notre type de développement est envisageable voire possible. C'est d'ailleurs tout l'objet de la Charte d'Aalborg rédigée en 1994 lors de la première conférence européenne sur les villes durables, puisqu'elle considère 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* »². Cette charte définit plusieurs principes inspirés du développement durable sur lesquels les villes peuvent et doivent s'appuyer pour penser leur développement et ensuite le mettre en œuvre. En l'occurrence :

- elles « *[comprennent] que le concept de développement durable [les] conduit à fonder [leur] niveau de vie sur le capital que constitue la nature* »³ ;
- elles « *[reconnaissent] que la durabilité n'est ni une vision ni un état immuable, mais un système d'équilibrage novateur au plan local qui touche tous les aspects du processus décisionnel de la collectivité* »⁴ ;
- elles « *[comprennent] que le facteur limitant de [leur] développement économique est désormais [leur] capital naturel, c'est-à-dire l'atmosphère, le sol, l'eau et les forêts* »⁵ ;

¹ In EMELIANOFF Cyria, 1995, « Les villes durables : l'émergence de nouvelles temporalités dans de vieux espaces urbains », in *Ecologie politique* n°13, p. 37.

² *Charte des villes européennes pour la durabilité – Charte d'Aalborg*, article 1 de la première partie (« Déclaration commune : les villes européennes pour la durabilité »), p. 1.

³ Ibid. article 2, p. 1.

⁴ Ibid. article 4, p. 2.

⁵ Ibid. article 6, p. 2.

- elles « [reconnaissent qu'elles] doivent mettre en œuvre des politiques d'aménagement du territoire appropriées qui comportent une évaluation stratégique des effets de toutes les initiatives sur l'environnement. [Il s'agit de] tirer parti des possibilités qu'offrent les plus grandes concentrations urbaines en matière de services publics de transport et d'approvisionnement en énergie, tout en maintenant la dimension humaine du développement »¹ ;
- et enfin, elles s'engagent à favoriser la coopération, l'accès à l'information, l'éducation et la formation, aussi bien du grand public que des élus ou des agents de l'administration municipale².

La charte d'Aalborg, outre qu'elle se place en document de référence, se conçoit également comme un outil de mise en réseau de collectivités urbaines afin qu'elles puissent échanger leurs expériences.

Justification pratique :

A l'heure où l'Europe met en avant, à travers son Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC), le polycentrisme (organisation spatiale basée sur une armature urbaine réticulaire), les agglomérations font preuve d'un dynamisme qui se traduit souvent par des projets « phare » de développement et d'aménagement faisant l'objet d'opérations marketing appuyées. Si, en France, la décentralisation de 1983 a favorisé l'émergence de visions locales pour l'aménagement de l'espace urbain en particulier (d'où la prépondérance actuelle du projet urbain) et cela grâce à la délégation de la compétence « aménagement et urbanisme » aux communes, l'idée du polycentrisme a pour sa part encouragé le besoin, particulièrement visible dans les agglomérations, de « vendre » son territoire afin de le rendre attractif et de le placer ainsi comme point nodal incontournable du réseau.

L'urbanisme dans les agglomérations laisse désormais une large place à l'envergure (l'acte d'aménager doit pouvoir s'exercer sur des espaces assez vastes ou tout du moins emblématiques), et fait preuve d'une palette d'outils variés permettant des actions de communication (du simple journal de quartier informant des dernières actions locales, aux brochures attractives chargées de séduire les investisseurs potentiels). Les agglomérations associent souvent projet et communication autour de discours ou de slogans, dans lesquels il est de plus en plus fait mention du développement durable.

Ainsi, le contexte ambiant de marketing urbain qui a pour but d'afficher, pour une agglomération donnée, une image faite d'attractivité et d'ambition donne lieu à des campagnes de communication autour des projets urbains. C'est principalement par eux que l'agglomération cherche à se mettre en lumière.

Le choix des agglomérations comme échelle d'étude n'est donc pas seulement théorique (référence à la « ville durable »), mais également pratique, car elles sont dotées de moyens conséquents permettant une plus grande communication autour de leurs grands projets d'urbanisme.

2. Qu'est-ce qu'un grand projet d'urbanisme ?

Avant toute chose, il aurait été possible de se contenter de la simple expression « projets d'urbanisme » (expression qui sera d'ailleurs par la suite privilégiée) ; mais l'emploi de

¹ Ibid. article 8, p. 3.

² Ibid. article 13, p. 4.

l'adjectif grand n'a pour seule fonction que de souligner l'échelle d'étude. A savoir que l'attention sera portée sur les projets d'urbanisme des agglomérations qui ont pour fonction de modeler voire de modifier en profondeur une large partie de leur tissu urbain, ou bien qui représentent le cœur de l'acte d'aménagement et de développement de leur territoire.

Qu'entend-on par « projet d'urbanisme » ? Celui-ci se décline à deux niveaux qui théoriquement se succèdent, mais qui souvent interagissent de manière concomitante, et dont l'interrelation reste primordiale.

Le niveau conceptuel :

Le projet d'urbanisme s'apparente ici à un programme dans lequel est définie la stratégie de développement du territoire considéré, et d'où découlent un certain nombre de thématiques de réflexion, d'enjeux et d'objectifs de développement, ainsi que d'orientations d'action. Il s'agit de projeter une vision du territoire, d'en dessiner le futur visage urbain.

Ce programme se traduit alors dans des documents de prospection et ou de planification, largement illustrés et didactiques, et souvent empreints de la marque du pouvoir politique ou public en charge du projet (il peut alors faire éventuellement office d'argument électoral) : les schémas directeurs sont un exemple de la dimension conceptuelle que revêt le projet d'urbanisme.

Ce premier niveau permet de s'intéresser à la manière dont ces projets d'urbanisme prennent en compte les principes du développement durable, à savoir :

- quels sont les documents qui y font explicitement référence ?
- quelle est la tonalité des discours des autorités publiques qui ont la charge du projet ?
- quels sont les aspects du développement durable qui sont le plus abordés et donc privilégiés ?

Le niveau opérationnel :

Ce deuxième niveau est la traduction concrète, via les opérations d'urbanisme, du projet en tant que programme. Le projet n'est plus seulement théorique, mais il vient marquer l'espace urbain en le modifiant de manière plus ou moins nette ou visible selon les dispositions retenues. L'évaluation du projet n'est alors plus seulement documentaire et textuel, mais également directe via, par exemple, l'appréciation visuelle ou la pratique fonctionnelle de l'espace.

Actuellement, les vastes opérations d'urbanisme concernent surtout des zones en reconversion, telles que des friches industrielles ou portuaires et des espaces dégradés. Elles se caractérisent souvent par :

- des ouvrages emblématiques : construction de grands équipements culturels (salle de concert, opéra, musée, ...), administratifs (siège de collectivités ou d'organismes publics), éducatifs (université, centre de recherche ou institut), économiques et ludiques (grand centre commercial, complexe de salles de cinéma) ;
- un travail sur les infrastructures et l'accessibilité : extension ou création de nouvelles lignes de transports en commun (bus, tramway, métro), atténuation de leur effet « coupure » sur le tissu urbain (déclassement et ou couverture de voies rapides, modification de tracés, réduction de leur emprise au sol) ;
- une démarche de renouvellement urbain : requalification et valorisation des espaces publics, réhabilitation de bâtiments ou d'îlots entiers, recherche d'une mixité fonctionnelle entre l'habitat et des activités essentiellement tertiaires.

S'attacher aux opérations d'urbanisme des agglomérations va ainsi permettre de déterminer la façon dont elles appliquent les principes du développement durable :

- le résultat est-il à la hauteur des objectifs affichés ?
- s'agit-il d'expériences innovantes ou bien, au contraire, d'expériences reproduisant des schémas classiques ?
- en quoi relèvent-elles plus ou moins directement des principes du développement durable ?

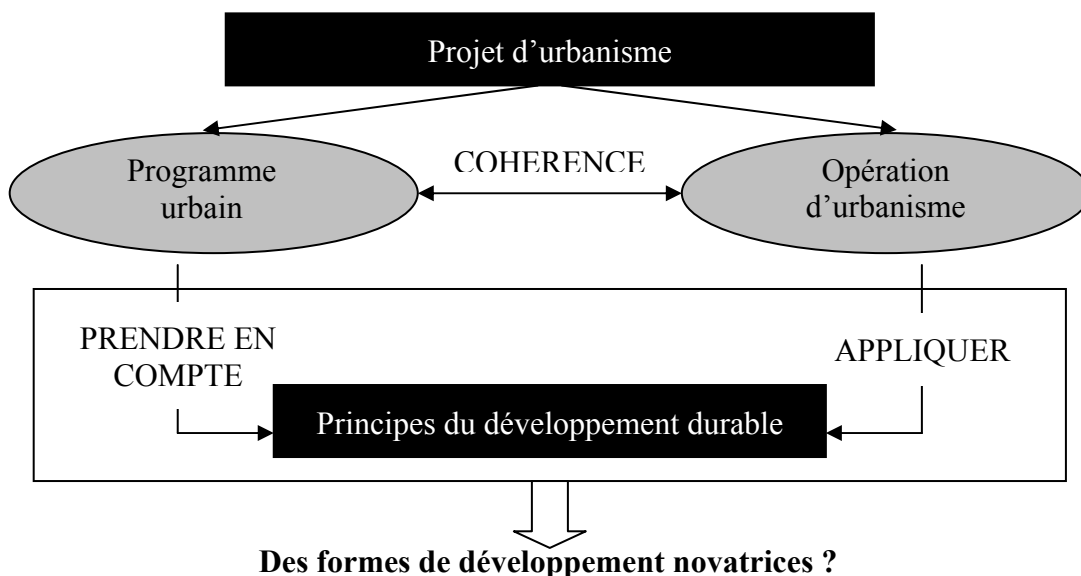
Les grands projets d'urbanisme des agglomérations constituent un objet d'observation car ces dernières sont considérées comme des lieux privilégiés d'innovations ou de recherche en matière de développement durable. Elles peuvent être perçues comme des sortes de laboratoires dont, d'une certaine façon, le programme urbain représenterait le protocole d'expérimentation et l'opération d'urbanisme l'expérience en tant que telle. Toute la question est de savoir :

- *d'une part si ces deux niveaux du projet d'urbanisme, le conceptuel et l'opérationnel, concordent et sont donc globalement cohérents ;*
- *et d'autre part s'ils permettent à l'agglomération considérée d'être qualifiée de « ville durable » ou tout du moins de participer du développement durable.*

SYNTHESE

Le but de ce mémoire n'est finalement pas de partir des principes du développement durable puis de voir de quelle manière ils peuvent influencer sur le développement urbain en essayant de déterminer quelles actions ils préconisent dans le domaine de l'urbanisme, mais au contraire d'adopter une démarche inverse. Il ne s'agit pas, en effet, de voir comment le développement durable peut donner un nouveau souffle aux projets d'urbanisme, mais de se baser, dès le départ, sur ces derniers afin d'identifier, ensuite, la place qu'ils accordent à cette notion. Ils sont donc considérés comme des éléments permettant d'intégrer les principes du développement durable, et du même coup de répondre à certaines questions qu'ils posent. Tout le travail de recherche sera alors d'apprécier, à partir d'exemples, la mise en œuvre d'éventuelles formes de développement novatrices qui s'apparenteraient à une mise en pratique de la notion de développement durable.

Le schéma suivant vient résumer les relations existant entre les divers termes définis auparavant, et en même temps expliciter la démarche retenue :



Il conviendra par la suite de cibler l'analyse sur les aspects pour lesquels l'urbanisme peut directement intervenir, à savoir l'énergie, les transports et la concertation. Ces aspects seront privilégiés ensuite dans les deux études de cas (cf. 2^{ème} partie *Etudes de cas*).

II. SPECIFIER LA PROBLEMATIQUE ET LA METHODOLOGIE DE RECHERCHE AUTOUR D'UNE COMPARAISON FRANCE / ALLEMAGNE

Le cadre théorique et conceptuel dans lequel s'inscrit ce mémoire de recherche rappelé, ce présent chapitre vient expliciter la démarche de recherche esquissée page précédente ainsi que spécifier sa problématique exacte. Cette démarche et cette problématique se basent sur l'étude comparée de deux expériences urbaines : l'une en France et l'autre en Allemagne.

A. Pourquoi une comparaison France / Allemagne ?

Réputée pour sa conscience environnementale et ses politiques publiques accordant une large place à l'écologie, l'Allemagne fait souvent office d'exemple dans le domaine du développement durable, au même titre que les pays scandinaves, les Pays-Bas ou l'Autriche. Cette reconnaissance provient vraisemblablement de son engagement affiché en faveur de la construction de bâtiments faibles consommateurs d'énergie, ou de la promotion des énergies renouvelables en particulier l'éolien et le solaire.

Pour ce qui est de la France, la prise de conscience effective paraît beaucoup plus récente. Ainsi, la France semble être encore au stade de la réflexion, phase très productive en documents divers et variés : programmes stratégiques, guides techniques, livrets d'informations, etc. Cependant, elle commence progressivement à voir se réaliser quelques opérations d'aménagement aux options alternatives, principalement du fait de l'engagement de collectivités locales.

La mise en perspective des situations française et allemande en faveur du développement durable portera essentiellement sur le secteur de l'énergie. Les deux autres aspects sur lesquels l'urbanisme intervient, à savoir les transports et la concertation, ne sont pas ici étudiés en tant que tels, car ils relèvent de compétences et d'initiatives beaucoup plus locales, et donc très variables d'un endroit à l'autre. Les positions nationales restent alors très générales sur ces aspects, ce qui peut se résumer ainsi :

- réduire les émissions de gaz à effets de serre et favoriser l'utilisation des transports en commun, et principalement en centre-ville ;
- assurer l'information du grand public et la participation de la société civile aux décisions, ainsi que garantir la transparence des politiques publiques menées.

Les paragraphes suivants vont donc se concentrer sur les questions énergétiques, en particulier dans l'habitat. Les deux expériences nationales seront confrontées et mises en parallèle autour de trois thématiques :

- la situation de la production et de la consommation d'énergie ;
- les stratégies nationales en faveur du développement durable avec une attention particulière portée sur les programmes spécifiques en matière de maîtrise de la consommation d'énergie ;
- l'engagement et l'implication de différents acteurs.

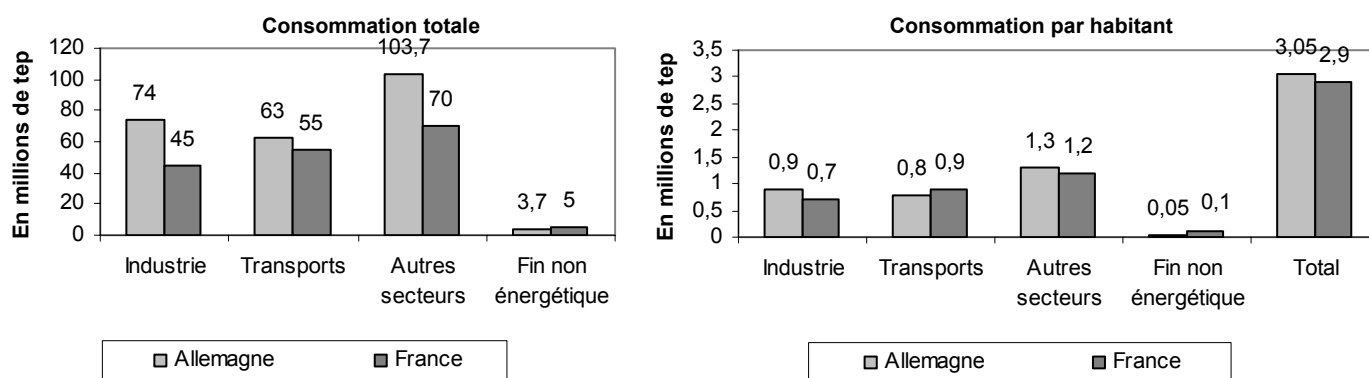
Cela permettra de souligner les spécificités de chacune de ces deux démarches qui impliqueront une éventuelle différence dans la mise en œuvre de la notion de développement durable dans l'étude de cas ultérieure.

1. Situation du secteur de l'énergie : quelles réponses sectorielles ?

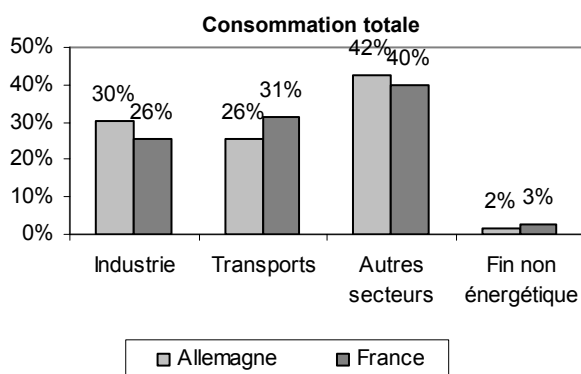
D'après les graphiques d'évolution de la consommation énergétique finale par secteurs entre 1971 et 2003 établis par l'Agence Internationale de l'Energie (cf. *Annexe I*), cette consommation s'élève en 2003 :

- pour l'Allemagne à environ 245 millions de tep¹ pour une population de 80 millions d'habitants, ce qui revient approximativement à 3,05 tep par habitants ;
- pour la France à environ 175 millions de tep pour une population de 60 millions d'habitants (soit 2,9 tep par habitants).

Répartition de la consommation énergétique finale par secteurs en 2003



Source : Agence Internationale de l'Energie, 2003



Leur situation de consommation énergétique est donc relativement semblable, à ceci près que le secteur de l'industrie devance celui des transports en Allemagne, alors que c'est l'inverse en France. Pour ce qui est de la consommation énergétique finale due aux « autres secteurs » à savoir surtout l'habitat et les activités tertiaires, mais aussi l'agriculture, elle est de 40% en France et de 42% en Allemagne. Cependant, le secteur primaire étant moins important en Allemagne qu'en France, cela

laisse penser que la consommation induite par les « autres secteurs » est davantage le fait des besoins en électricité ou en chauffage des bâtiments, qu'ils soient résidentiels ou à usage économique.

En matière de production d'énergie, le total est quasi identique (cf. *Annexe II*) : 135,6 millions de tep produites en Allemagne et 134,5 millions en France. Du coup, le ratio production / consommation illustre des situations différentes en matière de dépendance énergétique :

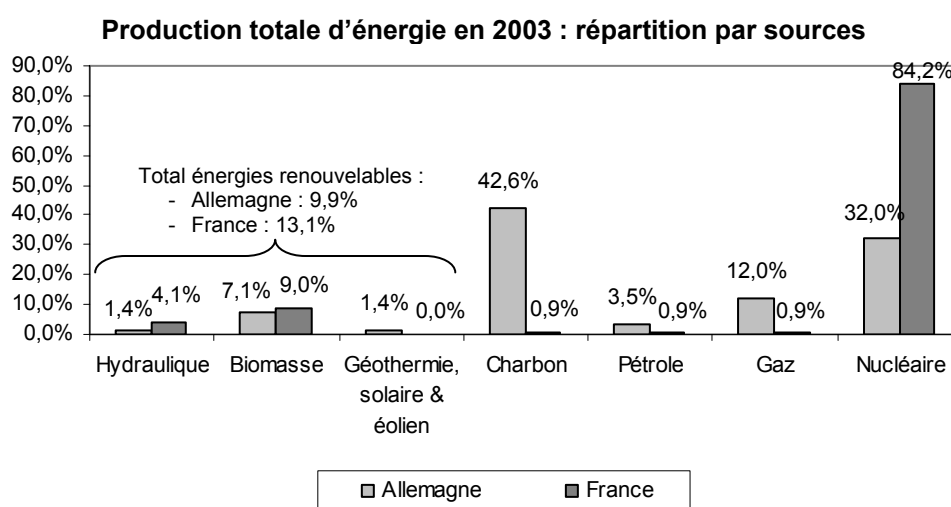
- elle est accentuée en Allemagne puisque la production totale ne représente que 55,5% de la consommation énergétique finale ;
- elle est moins problématique en France car la production totale couvre 76,9% de la consommation énergétique finale.

¹ tep = tonne équivalent pétrole.

A noter que cette dépendance énergétique s'est accrue en Allemagne depuis 1971 (la production était alors de 175 millions de tep et la consommation de 222,2 millions d'où une couverture de 78,8% des besoins) ; alors qu'elle a considérablement diminué en France (47,3 millions de tep produites contre 130 millions consommées, soit seulement 36,4% des besoins satisfaits).

Cela traduit finalement des options différentes en matière de politique énergétique. La France a ainsi misé sur le nucléaire (soit 84,2% de sa production énergétique totale) pour ne plus voir son approvisionnement dépendre uniquement de l'importation de sources fossiles ; alors que l'Allemagne n'a pas cherché à compenser immédiatement l'épuisement de ses mines de charbon (ressource qui représente tout de même encore 42,6% de la production totale d'énergie allemande). En revanche, depuis une dizaine d'années, elle met l'accent sur les énergies renouvelables, et en particulier l'éolien et le solaire. Ainsi, d'après EurObserv'ER, l'Allemagne arrive en tête des classements¹ éolien, photovoltaïque et solaire thermique, et reste dans les cinq premiers pour les autres sources renouvelables ; alors que les résultats français font souvent pâle figure au regard de ceux de son voisin germanique (cf. *Annexe III*). En outre, la récente loi EEG (« Erneuerbare-Energien-Gesetz ») de 2000 donne la priorité aux énergies renouvelables sur le marché de la production d'électricité. Ce secteur ayant été privatisé dans la deuxième moitié des années 90, le marché de l'énergie est entièrement concurrentiel ce qui implique que les coûts de production et de raccordement au réseau principal peuvent contraindre le choix de la source. La loi de 2000, réactualisée en 2004, oblige les exploitants de réseaux à « connecter à leur réseau les installations de production électrique [issues des énergies hydraulique, éolienne, solaire rayonnante ou photovoltaïque, géothermique, des gaz de digestion des décharges et des stations d'épuration, du gaz de mine ou de la biomasse], [à] acheter prioritairement toute l'électricité produite par ces installations et [à] rémunérer cette électricité fournie au réseau conformément aux dispositions [déterminées par la loi] »². Cette promotion des énergies renouvelables a eu des retombées très positives puisqu'elle a favorisé en particulier le développement de l'éolien et du photovoltaïque.

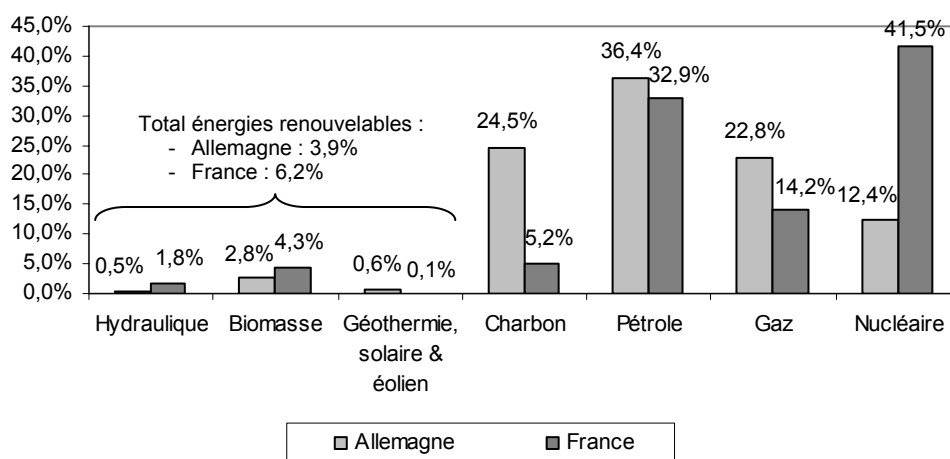
Cependant, comme le montrent les graphiques suivants, la part des énergies renouvelables dans la production et la consommation d'énergies primaires reste faible, aussi bien en France qu'en Allemagne.



¹ Elaboré à partir des puissances installées et éventuellement du nombre d'ouvrages de production.

² Loi EEG, article 3 (la loi a été traduite par les services de l'Etat fédéral allemand dans plusieurs langues).

Consommation d'énergie primaire totale en 2003 : répartition par sources



Source : Agence Internationale de l'Energie, 2003.

Ce qui est particulièrement étonnant est la place de la France par rapport à l'Allemagne puisque globalement elle la dépasse assez largement. Bien que l'Allemagne apparaisse leader en matière d'énergies renouvelables (elle produit ainsi 48,4% de l'énergie éolienne européenne, 78,6% du photovoltaïque européen et 40,4% du solaire thermique¹), celles-ci restent encore marginales, aussi bien pour la production que pour la consommation, ce qui, d'une certaine manière, interroge l'image 'écolo' et de précurseur dans ce domaine qui est souvent attribuée au pays. L'Allemagne ambitionne néanmoins d'atteindre d'ici 2020 la barre des 20% d'énergies produites par des sources renouvelables, tout en démantelant progressivement ses centrales nucléaires. L'enjeu est considérable et risque cependant d'accroître encore la dépendance énergétique. A moins que des efforts substantiels soient engagés pour réduire la consommation d'énergie.

En France, la prédominance de l'énergie nucléaire assure au pays une indépendance énergétique, mais du même coup laisse les énergies renouvelables en marge ou à un rang quasi expérimental. D'ailleurs, les sources d'énergie renouvelable qui font l'objet d'un développement récent ou liées à des innovations technologiques (l'éolien et le solaire) sont presque inexistantes. Cela est néanmoins progressivement en train de changer.

2. Les stratégies nationales en faveur du développement durable : quelle place accordée à la maîtrise de l'énergie ?

En Allemagne :

L'Allemagne s'est engagée, suite au Protocole de Kyoto sur les changements climatiques datant de 1997, à réduire ses émissions de gaz à effet de serre à hauteur de 21%. Cet objectif passe en particulier par l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments. Ainsi, la série d'arrêtés fédéraux portant sur l'économie d'énergie (« Energieeinsparverordnung » ou EnEV) détermine des seuils de consommation énergétique, principalement pour les constructions neuves. Ces EnEV remplacent deux textes plus anciens :

- la « Wärmeschutzverordnung »² (ou WSchVO) de 1994 qui a donné lieu en 1995 à une loi limitant la consommation annuelle en chauffage à 107,5 kWh/m²/an pour les constructions neuves ;

¹ D'après les données d'EurObserver.

² Arrêté pour la conservation de la chaleur intérieure.

- et la « Heizungsanlagenverordnung »¹ (ou HeizAnlV) de 1998 dont la conséquence fut la promulgation d'une loi en 1999 mettant en place un label « habitat à basse énergie » pour les constructions consommant moins de 65 kWh/m²/an.

La première EnEV est entrée en vigueur le 1^{er} février 2002. Elle a été actualisée par la EnEV du 18 novembre 2004 (innovations techniques et élargissement, dans certains cas, des mesures aux constructions anciennes) qui sera elle-même remise à jour en 2006. Leur but est, comme leur nom l'indique, de limiter la consommation d'énergie, à savoir réduire du tiers les besoins énergétiques en chauffage et en eau chaude par rapport au seuil fixé par la loi de 1995, et donc du même coup les émissions de CO₂. Ainsi, l'« habitat à basse énergie » (Niedrigenergiehaus) défini en 1999 devient la norme standard pour toute nouvelle construction.

D'autre part, chaque bâtiment, ancien ou récent, doit faire l'objet d'une évaluation énergétique, afin de mettre à la disposition de l'occupant une sorte de carte d'identité des besoins de la construction en question. Cette labellisation du parc immobilier permet ainsi d'établir des comparaisons sur l'ensemble du territoire allemand.

C'est dans ce contexte de réduction au maximum des besoins énergétiques qu'a été élaboré le label « habitat passif » (délivré par le Passivhaus Institut installé à Darmstadt) qui pousse l'efficacité énergétique à l'extrême. En effet, l'habitat passif exige que la consommation en énergie pour le chauffage ne dépasse pas 15 kWh/m²/an. Son but est donc de proposer des bâtiments dans lesquels la température intérieure est garantie, été comme hiver, sans système de chauffage traditionnel ni climatiseur. Pour l'atteindre, l'habitat passif se donne deux principes :

- minimiser les pertes afin de maximiser les gains d'énergie pour la production de chaleur et d'eau chaude, et cela uniquement en optimisant l'isolation et la ventilation du bâtiment ;
- améliorer l'emploi de chaque élément d'une habitation, de sa structure (orientation, matériaux, ...) jusqu'à ses appareils ménagers (réfrigérateur, téléviseur, ...), afin de limiter la consommation d'énergie.

Enfin, il est vraisemblable que les exigences de l'habitat passif deviennent à terme les normes standard nationales pour toute nouvelle construction, alors que commence même à apparaître le concept d'habitat « sans énergie ».

En France :

Les orientations françaises en faveur d'une maîtrise de la consommation d'énergie sont un peu moins spectaculaires qu'en Allemagne et assez consensuelles. La Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD) rendue publique en 2003 décline quatre axes² d'actions dans le domaine de l'énergie :

- « *une maîtrise renforcée de la demande énergétique* », qui passe par une meilleure isolation ou une optimisation des performances de matériels électriques ;
- « *l'optimisation des énergétiques traditionnelles* », qui concerne l'amélioration des procédés de raffinage et la modernisation des centrales thermiques ;
- « *le développement des énergies renouvelables* » avec l'objectif ambitieux d'atteindre une consommation de 21% d'électricité d'origine renouvelable en 2010 ;

¹ Arrêté sur les appareils de chauffage.

² In Comité interministériel pour le développement durable, 2003, *Stratégie Nationale de Développement Durable*, « Stratégie Nationale de Développement Durable – programmes d'actions » (p. 38).

- « une politique forte de recherche sur le moyen et long terme » qui concerne quatre filières : la pile à combustible, l'hydrogène, la capture et la séquestration du CO₂ ainsi que la géothermie.

Le texte de référence dans le domaine de l'habitat est la réglementation thermique de 2005 (ou RT 2005) qui remplace la RT 2000. Cette dernière se donnait pour objectif d'aboutir à 20% d'économies d'énergie dans le secteur résidentiel et à 40% dans le tertiaire par rapport à la réglementation de 1988 afin de réduire les émissions de CO₂. Cette réglementation se base sur des performances à atteindre (et non sur des matériaux à bannir ou à utiliser) pour que la consommation globale d'un bâtiment soit limitée, que ce soit pour le chauffage, la production d'eau chaude sanitaire, la ventilation ou bien l'éclairage. La RT 2005 reprend tous les principes de la RT 2000 en les renforçant, mais elle va plus loin en remettant en cause la conception française classique d'une habitation, à savoir la technique de l'isolation par l'intérieur¹.

Aux normes standard définies par la réglementation thermique s'ajoute une procédure écologique appelée démarche Haute Qualité Environnementale (HQE). Celle-ci se conçoit de manière globale puisqu'elle concerne à la fois :

- les constructions en tant que telles : il s'agit de les penser en termes de « cycle de vie » c'est-à-dire aussi bien la conception, que la réalisation, la gestion, la réaffectation, la destruction, ou le recyclage, etc. du bâtiment ;
- et les principes de management mis en œuvre pour leur réalisation : la réussite d'une démarche HQE dépend aussi des formes de collaboration entre les partenaires (maître d'ouvrage, maître d'œuvre, professionnels, conseillers techniques, ...) et de leur capacité à penser ensemble le bâtiment.

La HQE se construit autour de 14 cibles regroupées en quatre thèmes (cf. encadré). Chacune est à traiter de façon plus ou moins poussée. L'approche se veut donc très complète et globale, mais peut apparaître parfois comme assez théorique et difficile à mettre en œuvre. Cela n'empêche pas son succès grandissant, surtout quand les maîtres d'ouvrage sont publics (par exemple pour la construction d'équipements scolaires ou de logements sociaux).

Les 14 cibles de la démarche HQE

Ecoconstruction :

1. Relation harmonieuse du bâtiment avec son environnement immédiat
2. Choix intégré des procédés et produits de construction
3. Chantiers à faible nuisance

Ecogestion :

4. Gestion de l'énergie
5. Gestion de l'eau
6. Gestion des déchets d'activités
7. Entretien et maintenance

Confort :

8. Confort hygrothermique
9. Confort acoustique
10. Confort visuel
11. Confort olfactif

Santé :

12. Conditions sanitaires
13. Qualité de l'air
14. Qualité de l'eau

3. Spécificité du poids des acteurs : quelle est la place des initiatives publiques ? des initiatives privées ?

Dans le cas de l'Allemagne, même si des collectivités locales s'engagent fortement en faveur du développement durable comme les villes de Freiburg im Breisgau ou bien de Stuttgart, les initiatives semblent principalement le fait d'initiatives privées de la part de personnes convaincues et motivées. A cela deux raisons :

¹ In 2005-2015 *Les révolutions de la maison individuelle*, hors-série de *Science & Vie* paru en 2006, p. 9.

- le surcoût de départ des constructions écologiques lié aux investissements dans des équipements performants, dans des technologies encore parfois expérimentales, et dans des études techniques indispensables mais longues : il vient souvent freiner leur développement, malgré l'appui financier des pouvoirs publics et les économies réalisées ensuite sur leur fonctionnement (ce qui permet d'avoir un retour sur investissement en l'espace de 30 ans voire seulement 10 ans en fonction des subventions perçues) ;
- le mode de réalisation des projets urbains allemands : l'autorité publique conçoit les affectations spatiales avec parfois rédaction de cahiers des charges, puis ce sont les promoteurs immobiliers qui réalisent le programme avec bien sûr pour objectif la rentabilité quasi immédiate de l'opération. C'est pourquoi très peu de logements sociaux ou pour une population à faibles revenus sont réalisés en adoptant les exigences de l'habitat passif par exemple. Ces nouveaux quartiers écologiques sont donc très souvent habités par des ménages jeunes avec enfants, issus de catégories socioprofessionnelles intermédiaires et supérieures. Le système des coopératives immobilières privées, qui regroupent des particuliers souhaitant construire, permet néanmoins de passer outre l'objectif de rentabilité immédiate d'un promoteur immobilier classique et facilite ainsi l'accès à ce type de construction pour des ménages aux revenus moyens.

Finalement, la construction écologique semble rester l'apanage d'un milieu averti et se diffuser encore peu parmi les couches sociales plus modestes.

En revanche, la place de l'initiative publique en France est primordiale pour la réalisation de constructions de type HQE. Ainsi, l'Etat et les collectivités locales sont à l'origine de nombreux bâtiments écologiques. De plus, grâce aux agences de l'énergie, que ce soit l'ADEME et ses Espaces Info Energie ou bien les structures locales créées par une région ou une commune, le soutien aux travaux de réhabilitation ou de construction qui prennent en compte la maîtrise de l'énergie s'effectue par le biais de conseils, d'études préalables, de suivi d'opération et de subventions ou crédits d'impôt.

L'initiative privée reste encore limitée et semble le fait, comme en Allemagne, de personnes convaincues, motivées et quasi militantes. Cependant, l'augmentation récente des énergies traditionnelles comme le gaz incite de plus en plus de monde à opter pour des solutions alternatives, à savoir économes (au fonctionnement surtout) et écologiques.

L'Allemagne possède a priori une expérience substantielle dans la prise en compte et l'application des principes du développement durable puisque, par exemple, elle a établi des normes et des objectifs en matière de consommation énergétique et de production d'énergies renouvelables assez ambitieux et strictes. Cette expérience semble néanmoins être le fait d'initiatives très locales et spécifiques à chaque contexte.

A l'inverse, la position française s'appuie davantage sur l'engagement des acteurs publics. D'autre part, contrairement à une idée reçue qui placerait la France à la traîne dans le secteur des énergies renouvelables, ces dernières sont déjà assez présentes, même si elles se limitent encore trop aux seules énergies hydraulique et issue de la biomasse.

B. Vers une formulation des hypothèses de recherche

L'approche conceptuelle précédente ainsi que la précision des types d'espace étudiés font ressortir plusieurs points :

- à partir de la réflexion sur le développement durable : la recherche et la mise au point de solutions innovantes, aussi bien dans le domaine technique, qu'organisationnel, participatif ou politique, sont autant de moyens pour créer les points d'inflexion venant modifier notre développement afin de le rendre soutenable ;
- concernant les grands projets d'urbanisme : ils sont le fruit d'une stratégie et d'une pratique qui intègrent des notions / concepts à un contexte. Ils peuvent du coup apparaître comme des objets d'expérimentation ;
- pour ce qui est de la comparaison entre la France et l'Allemagne : les questions de dépendance et de maîtrise sont au cœur des problématiques énergétiques en Allemagne et en France. Si celles sur la dépendance énergétique sont plus sensibles en Allemagne, en revanche celles de maîtrise de l'énergie sont primordiales de chaque côté du Rhin. Chaque pays a ainsi élaboré des normes de plus en plus contraignantes, en particulier dans le secteur de la construction, et opté pour des démarches écologiques spécifiques pour respecter ces normes. Les options choisies et leur mise en œuvre montrent cependant des différences.

Etapes de spécification de la problématique

THEME DE RECHERCHE

La prise en compte et l'application des principes du développement durable dans les grands projets d'urbanisme en Allemagne et en France.

PROBLEME GENERAL

Les agglomérations peuvent apparaître comme des « espaces laboratoires » pour engager un développement urbain soutenable.

QUESTION GENERALE

Les agglomérations font-elles preuve d'expérimentations innovantes pour infléchir durablement notre développement ?

PROBLEME SPECIFIQUE

L'Allemagne et la France, par leurs traditions particulières dans le domaine de l'action publique et par leurs décisions politiques, n'adoptent pas strictement les mêmes approches liées au développement durable.

QUESTIONS SPECIFIQUES

- 1) Les principes du développement durable sont-ils plus fortement ancrés dans les grands projets d'urbanisme en Allemagne qu'en France ?
- 2) Y a-t-il des aspects plus privilégiés ou plus aboutis dans chacun des deux pays ?

Au regard de ces quelques remarques et des développements des pages précédentes, l'on comprend que la prise en compte et l'application des principes du développement durable dans les grands projets d'urbanisme en Allemagne et en France peuvent faire apparaître des méthodes et des démarches innovantes qui :

- d'une part commencent à modifier les comportements quotidiens et les systèmes référentiels, ce qui permet peut-être d'infléchir notre modèle de développement actuel basé sur la croissance quasi exclusivement économique ;
- et d'autre part reflètent une prise de conscience, des préoccupations ou des priorités propres selon le pays.

Les agglomérations sont donc considérées comme des espaces privilégiés pour proposer un changement du mode de développement afin que celui-ci devienne plus soutenable. Cependant, le propre du développement durable n'est pas de présenter des solutions

toutes faites pour y parvenir, mais au contraire d'affirmer des principes de base sur lesquels s'appuyer pour élaborer ensuite ses propres solutions afin d'atteindre un état équilibré entre les préoccupations économiques, sociales et environnementales. Toute la question est de savoir quels aspects sont particulièrement à privilégier pour y parvenir...

L'hypothèse de ce travail de recherche repose donc sur une distinction entre les méthodes employées dans chacun des deux pays étudiés :

- l'Allemagne apparaît comme un pays particulièrement engagé en faveur du développement durable, n'hésitant pas à concevoir des normes de constructions très performantes en matière d'efficacité énergétique ou à favoriser la production d'énergie à partir de sources renouvelables. La méthode allemande aurait donc déjà intégré les aspects techniques, pour finalement passer à des questions plus sociétales comme permettre une participation accrue des citoyens à la prise de décision (principe de la « Mitbestimmung »¹), changer profondément certains comportements quotidiens (avec par exemple la politique de tri systématique des déchets, aussi bien dans la sphère privée que dans les espaces publics), encourager l'« habiter autrement » en bannissant presque totalement la voiture individuelle de certains quartiers (appelés « Autofreie Siedlungen »²) et des modes de transport urbains au profit de la marche à pied, du vélo ou des transports en commun, ou encore promouvoir le covoiturage, etc.... L'Allemagne serait donc passée à une étape de changement des comportements et des mentalités en profondeur ;
- la situation française paraît quant à elle plus en retrait : la France ne serait encore qu'au stade de la prise de conscience et privilégierait pour l'instant des aspects techniques, en particulier dans le domaine de la construction. Néanmoins, le choix d'adopter une vision très globale et systémique des questions liées au développement durable, comme l'illustre la démarche HQE, la distingue de nombreux pays où le résultat final prime souvent sur une intégration complète de chaque étape du processus de construction d'un bâtiment. La notion de développement durable vient progressivement teinter les politiques publiques et autres stratégies de considérations plus sociales et environnementales qu'uniquement tournées vers l'accroissement des richesses et le développement exclusivement économique d'un territoire donné.

L'idée de départ est donc que les grands projets d'urbanisme, qu'ils soient conceptuels ou opérationnels, traduisent ces évolutions et les accompagnent. D'un côté, les projets urbains allemands mettent désormais plus l'accent sur la concertation entre acteurs avec un attrait pour l'implication croissante de la société civile. De l'autre, les projets urbains français se concentrent plutôt sur des domaines sectoriels, comme par exemple la question des transports ou celle de la maîtrise de l'énergie.

C. Présentation de la méthodologie suivie

Afin de confirmer ou d'infirmer cette dernière assertion, la suite de ce mémoire s'attachera à mettre en perspective deux expériences. S'il n'est certes pas possible de tirer des résultats obtenus une conclusion nette et définitive pour l'ensemble de la France ou de l'Allemagne, en revanche ils permettent d'en esquisser une ébauche.

L'analyse comparée des méthodes française et allemande s'appuiera donc sur les études de cas de la Communauté Urbaine de Lyon (« Grand Lyon ») et de la ville de Hambourg. Elles n'ont pas été choisies pour leur représentativité parfaite de chaque situation nationale, mais

¹ Cogestion.

² Quartiers sans voiture.

pour la légitimité de leur comparaison car ces deux métropoles se situent à un niveau similaire dans la hiérarchie urbaine de leur pays respectif, et toutes deux aspirent à devenir des espaces urbains de premier plan, et cela au minimum sur la scène européenne.

Pour chacune d'elles, l'étude détaillée présentée dans la deuxième partie de ce mémoire (intitulés *Etudes de cas : identifier des stratégies et des actions en faveur d'un développement urbain soutenable*) se fera en trois temps :

- mise en parallèle de leur situation respective selon divers critères d'analyse (cf. *I. Les agglomérations de Lyon et Hambourg : deux métropoles à l'ambition internationale*) ;
- appréciation de l'organisation des acteurs locaux et analyse des programmes urbains (cf. *II. Leur stratégie de développement : quelle place pour la notion de développement durable ?*) ;
- analyse d'opérations d'urbanisme présentées comme emblématiques pour chacune des agglomérations (cf. *III. Deux opérations d'urbanisme phares : « Lyon Confluence » et « die HafenCity »*).

Les éléments identifiés lors de ces trois étapes feront l'objet en conclusion :

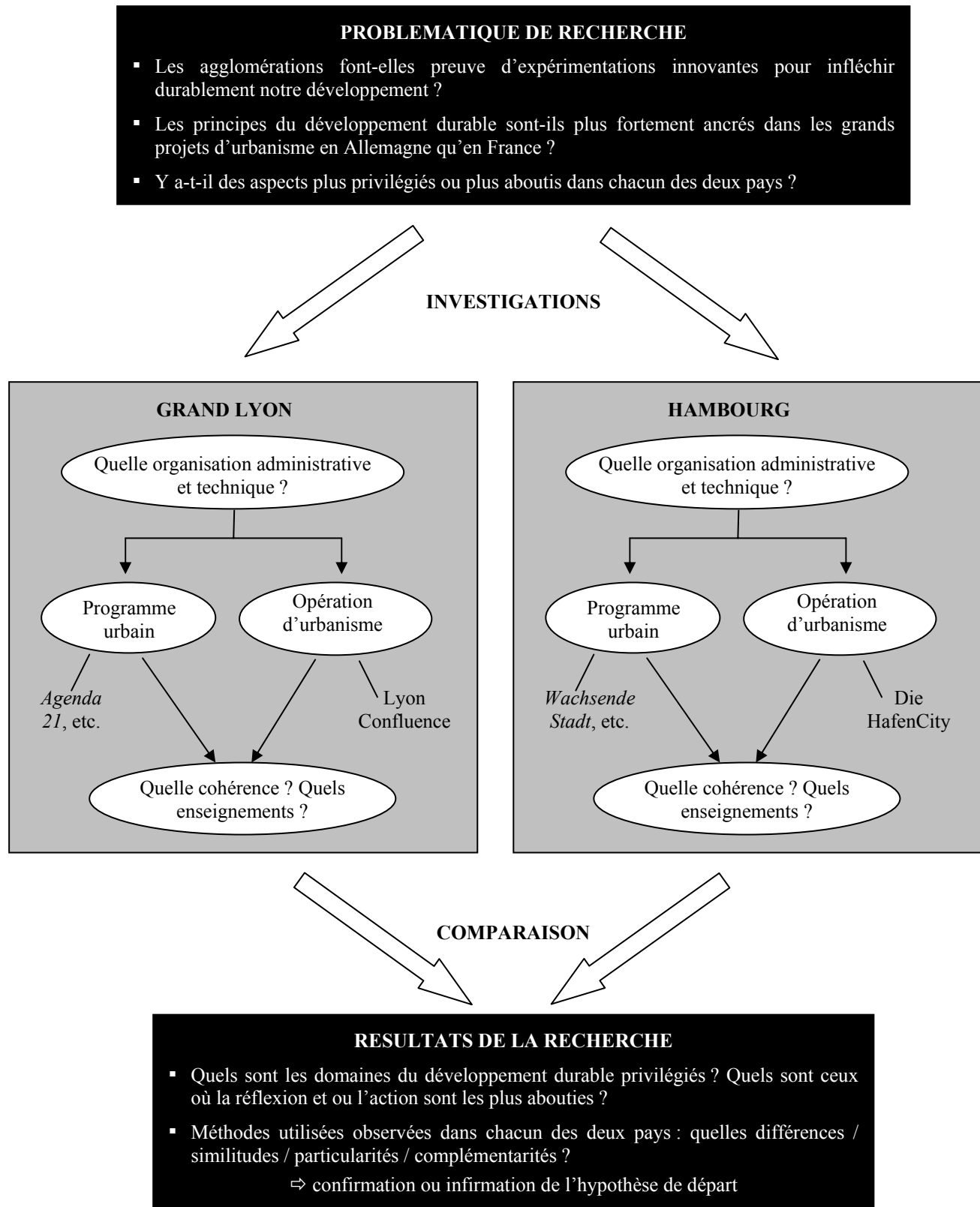
- tout d'abord d'une évaluation de la concordance entre l'opération et le programme présentés ;
- ensuite d'un récapitulatif des aspects caractéristiques relevant de la mise en œuvre du développement durable ;
- et enfin d'une identification d'éventuelles solutions innovantes ou d'outils spécifiques observés pour ces deux agglomérations.

Cette mise en relation de deux expériences française et allemande permettra éventuellement de faire ressortir quelques spécificités et complémentarités pour chacune des méthodes identifiées selon des domaines d'intervention définis.

Ce mémoire n'a donc pas pour objet de proposer une méthode particulière pour effectivement prendre en compte et appliquer les principes du développement durable dans les grands projets d'urbanisme ; il se propose seulement d'évaluer et de comparer deux expériences nationales, afin de déterminer si la référence, devenue quasi systématique, à la notion de développement durable dans les politiques publiques commence à se traduire dans la pratique urbaine. Tout au long de la démarche de recherche, les observations effectuées initieront et nourriront progressivement une réflexion sur l'abandon, effectif ou non, des discours souvent rhétoriques sur le développement durable, au profit de solutions innovantes concrètement mises en application.

Les résultats obtenus permettront ainsi de mettre en lumière quelles sont les modifications éventuelles que l'on peut désormais apporter à notre mode de vie ; ce qui laisserait peut-être envisager une inflexion de notre forme de développement.

Le schéma suivant présente la démarche de recherche adoptée :



Deuxième partie : études de cas

Identifier des stratégies et des
actions en faveur d'un
développement urbain soutenable

PREAMBULE

Afin de faciliter la comparaison entre les agglomérations de Lyon et Hambourg, il a été choisi de se référer à des entités administratives précises :

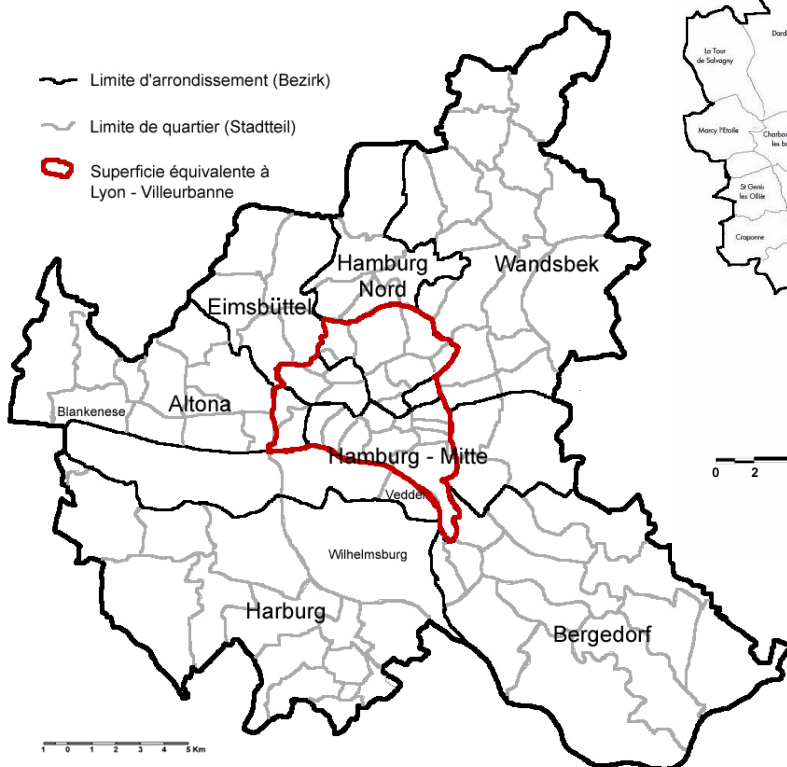
- pour l'agglomération lyonnaise : non pas la ville de Lyon, mais sa Communauté Urbaine (Grand Lyon) qui regroupe autour d'elle 54 autres communes et s'étend sur 506 km² ;
- pour l'agglomération de Hambourg : la ville même de Hambourg, c'est-à-dire l'unité administrative de la ville-Etat ou « Staatstadt » (qui est également appelée « Freie und Hansestadt Hamburg »). Elle couvre une superficie de 755 km².

Le découpage communal très morcelé que l'on observe en France, contrairement à l'Allemagne, rend difficile une comparaison stricte de ville à ville et ne peut rendre compte du phénomène d'agglomération. Cela explique le choix d'un territoire intercommunal pour l'exemple français afin que les espaces agglomérés de Lyon et Hambourg soient comparables.

Cependant, la réalité spatiale de ces deux agglomérations dépasse ces limites administratives.

Ainsi, l'unité urbaine de Lyon définie par l'INSEE déborde le périmètre de la Communauté Urbaine (elle comprend 102 communes), mais ces communes externes au Grand Lyon sont pour la plupart des espaces ruraux, exception faite des deux zones urbaines autour des villes de Genas à l'est et de Grignas et Givors au sud.

Il n'existe pas de catégorie statistique similaire pour le cas allemand, mais l'agglomération de Hambourg s'étend également au-delà des limites de la Staatstadt, en particulier vers le nord-ouest, l'est et le sud.



« Freie und Hansestadt Hamburg » et
« Grand Lyon » : périmètre des entités
administratives des agglomérations de
Lyon et de Hambourg

I. LES AGGLOMERATIONS DE LYON ET HAMBOURG : DEUX METROPOLES A L'AMBITION INTERNATIONALE

Avant de s'intéresser spécifiquement aux projets urbains de ces deux agglomérations, une présentation thématique de leur situation, aussi bien physique, structurelle que projetée, vient justifier leur choix et leur mise en parallèle. Cela permet de mettre en lumière leurs similitudes, au premier rang desquelles leur ambition de s'affirmer sur la scène internationale, et cela via des secteurs d'activité spécifiques et une image dynamique, faisant une large place à la qualité de leur environnement naturel.

Cette présentation comparée aborde successivement :

- leur morphologie : quels sont les grands traits ou éléments structurants de leur organisation spatiale respective ? A quels enjeux de développement urbain et d'aménagement doivent-elles faire face ?
- leur positionnement européen : quelle est leur place dans la hiérarchie urbaine européenne ? Quel(s) domaine(s) d'activité constituent leurs principaux atouts de développement et font ainsi leur renommée ?
- leur volonté de rayonnement supranational : comment se caractérisent leur visibilité et leur attractivité internationales ? Quels sont leurs objectifs ?

A. Comparaison morphologique

Les territoires du Grand Lyon et de Hambourg ne sont pas uniquement des espaces urbanisés. Si ces agglomérations sont principalement appréhendées par leur zone centre urbaine (l'Innenstadt pour Hambourg, et les villes de Lyon et de Villeurbanne pour le Grand Lyon), cela ne doit pas faire oublier que la majeure partie de leur territoire est encore constituée d'espaces naturels ou agricoles.

Ainsi, l'approche territoriale de ces deux agglomérations permet d'identifier deux caractéristiques morphologiques communes :

- la présence de l'eau, qui est désormais perçue comme un atout pour le développement urbain : les fleuves viennent structurer l'espace urbain et en deviennent des axes majeurs à aménager et à valoriser ;
- la place des espaces verts et agricoles : ils sont particulièrement mis en avant car considérés comme des éléments essentiels à l'attractivité de chaque agglomération.

Cette focalisation sur des espaces naturels ne doit pas pour autant évincer les problématiques liées à l'urbanisation. Comment se traduit la croissance urbaine : par densification ou bien par étalement urbain ? Quelle est la répartition foncière entre zones d'activités, zones d'habitat et zones naturelles ou agricoles ?

Cette analyse de l'occupation spatiale dans le Grand Lyon et à Hambourg devrait permettre de faire ressortir les premières données comparatives directement liées à la prise en compte du développement durable dans leurs programmes urbains, à savoir leur position sur l'étalement urbain et sur la préservation des espaces naturels.

1. L'eau : un élément structurant

Hambourg : l'eau vécue comme une coupure urbaine

Hambourg se situe sur les rives de l'Elbe, à quelques kilomètres de son embouchure dans la mer du Nord, et à la confluence du fleuve avec une rivière, l'Alster. L'Elbe traverse l'agglomération de sud-est en ouest, en se ramifiant en deux bras principaux (Norderelbe et Süderelbe) formant ainsi une grande île de 5 à 10 km de diamètre environ (quartiers de Wilhelmsburg et Veddel) qui sépare le cœur historique de Hambourg sur la rive nord des quartiers de Harburg sur la rive sud. Cette ramification a permis le développement du port de part et d'autre des berges du Süderelbe, port dont l'activité est essentielle au rayonnement économique de l'agglomération (cf. *I.B.I. Hambourg : attractivité économique et financière*).

L'élément aquatique ne se limite pas à l'Elbe. En effet, représentant 8% de la superficie totale de la Staatstadt, l'eau se retrouve au cœur de la ville par les multiples canaux (appelés « Fleete ») ou cours d'eau qui quadrillent son territoire, mais aussi par le lac artificiel (Außenalster et Binnenalster) d'1,6km² situé juste au nord du centre-ville. Cette forte présence de l'eau ferait même de Hambourg la ville où il y aurait le plus de ponts au monde (près de 2 500), devant Venise et Amsterdam, information que les habitants ne se privent pas de souligner aux personnes de passage...

Pour autant, l'image véhiculée d'une ville au contact direct de l'eau est peu perceptible, voire même trompeuse. Exceptés le lac artificiel avec sa promenade plantée et ses activités nautiques en été, ainsi qu'une partie de la rive nord de l'Elbe avec le coteau boisé du quartier d'Othmarschen ou bien les quais de Landungsbrücken, point de départ des circuits touristiques en bateau, les liens entre la ville et l'eau sont absents, comme si la ville tournait le dos à son fleuve et à ses canaux. En effet, rares sont les canaux ou cours d'eau accessibles et visibles sur toute leur longueur, en particulier au centre de l'agglomération où ils sont pourtant les plus nombreux. Principalement situés à l'est et au sud de l'Innenstadt, ces canaux se trouvent dans des zones portuaires, industrielles ou d'activités tertiaires : leur présence relève donc avant tout de l'utilité économique (chargement et déchargement de marchandises par exemple), plutôt que d'une fonction urbaine en tant qu'espace public ouvert, vécu et appréhendable directement par l'habitant ou le promeneur. Comme le montrent les photos ci-contre, les berges des canaux se limitent aux façades des bâtiments qui plongent littéralement dans l'eau.



Mittelkanal dans le quartier d'Hammerbrook



Brooksfleet dans la Speicherstadt



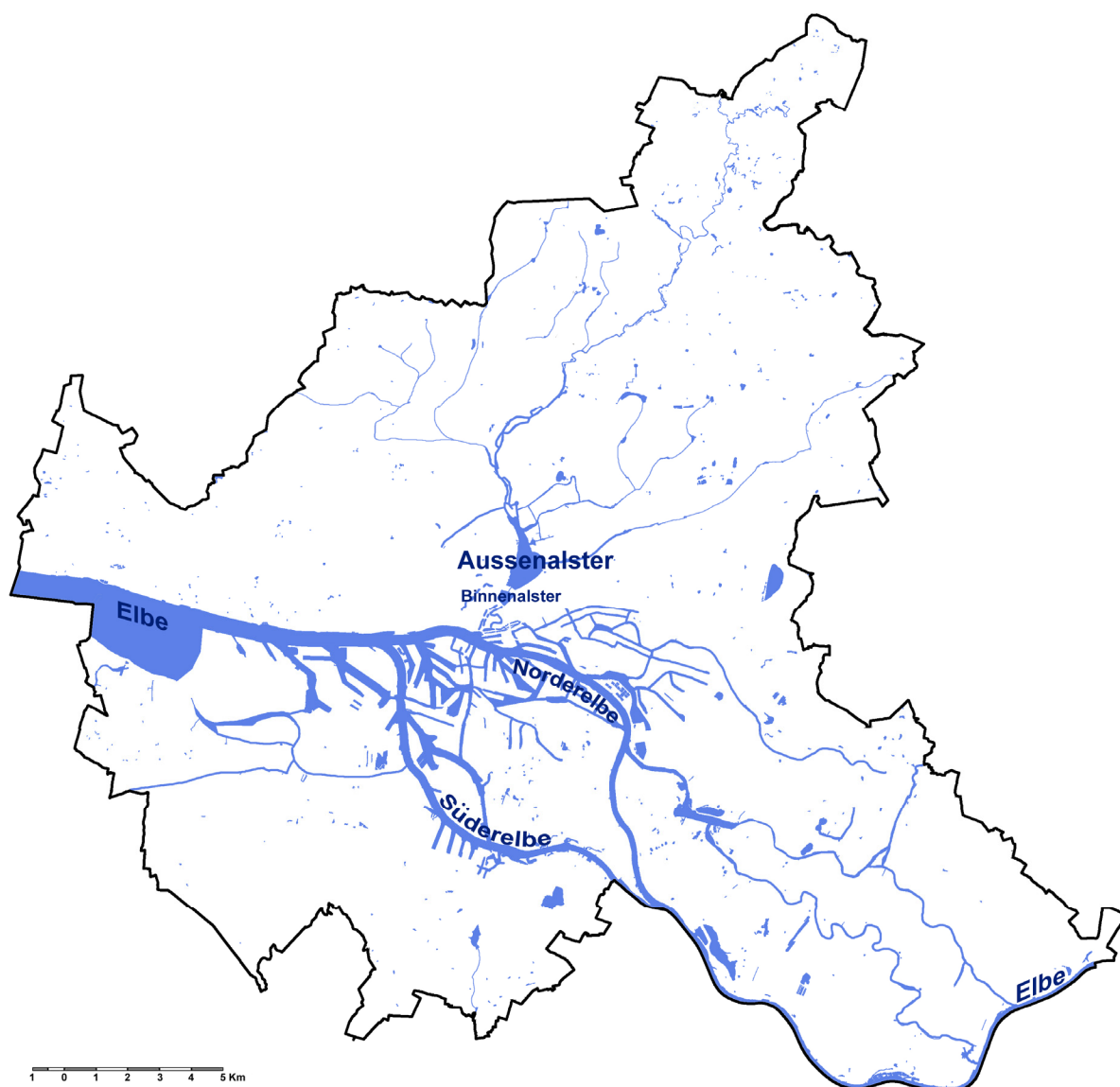
Alsterfleet vu de Schleusenbrücke



Bleichenfleet vu de Ellertorbrücke

Ainsi, en-dehors de certaines berges de l'Elbe ou de celles de l'Alster, la ville ne dialogue pas avec l'élément aquatique qui, finalement, coupe le tissu urbain plus qu'il ne le lie (c'est-à-dire qu'il pourrait être considéré comme axe de liaison entre différents quartiers). Si les canaux forgent indiscutablement le paysage urbain de Hambourg, apparaissant subitement à l'angle d'immeubles, ils n'en constituent pas moins un paradoxe. Que ce soit en regardant une carte, des photos aériennes, ou bien le panorama qui s'offre depuis les lignes de chemin de fer en provenance du sud, l'eau semble omniprésente ; or, une fois dans la ville, elle n'est plus véritablement visible, ou tout du moins, reste difficilement accessible.

Hambourg : réseau hydrographique



Source : Freie und Hansestadt Hamburg (FHH).

Ce paradoxe de l'omniprésence / absence de l'eau pourrait s'expliquer par l'abandon exclusif des berges à l'activité portuaire et industrielle. Cependant, l'attrait que représente l'eau en tant que cadre paysager a modifié, au cours des années 80, la fonction de la rive nord de l'Elbe, en particulier dans l'Altstadt (partie sud du centre-ville qui jouxte l'Elbe). Considérées longtemps comme une zone périphérique à l'activité portuaire (quartier de séjour des marins

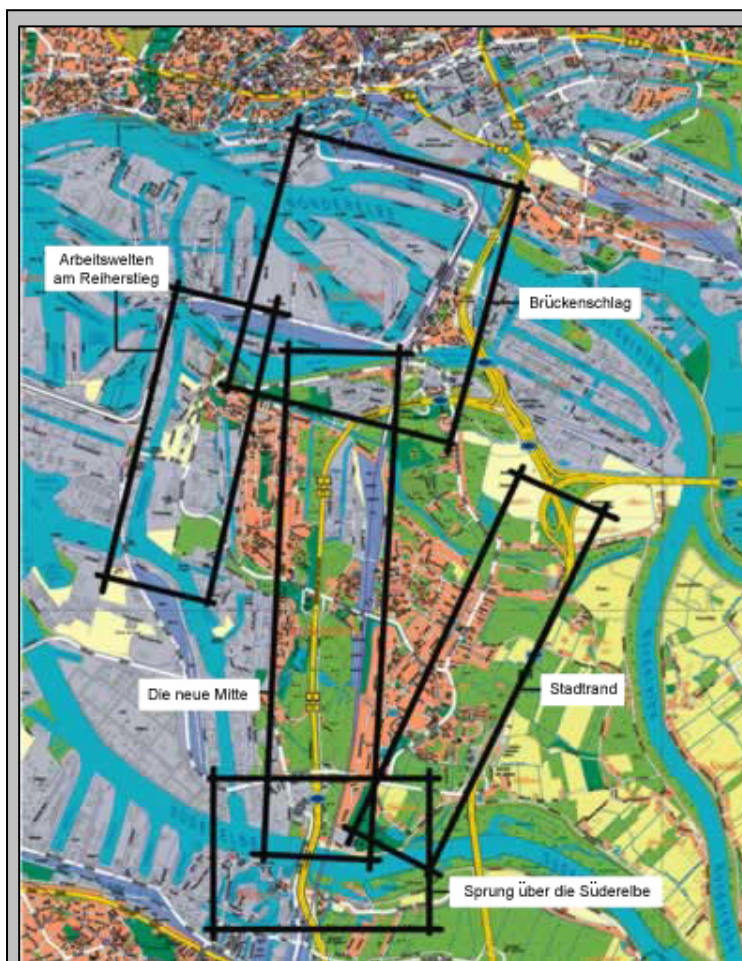
en escale : coopératives, églises de communautés nationales, commerces spécialisés, etc.), ces berges ont été investies par plusieurs entreprises du secteur tertiaire, venant principalement des médias et de la publicité, produisant du même coup une architecture emblématique (cf. la maison d'édition Gruner + Jahr à l'inspiration maritime). A noter que ce retour vers l'Elbe s'est fait essentiellement par l'activité économique, en l'occurrence pour des emplois tertiaires supérieurs et très qualifiés ; la réalisation de logements s'est vue quant à elle être très limitée et encadrée par les autorités, du fait de la proximité du port, à cause des émissions polluantes et des nuisances sonores notamment.



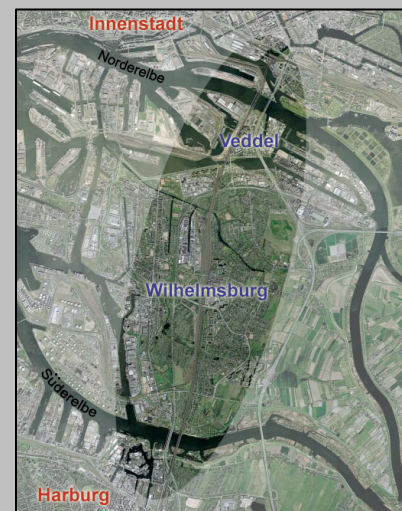
La maison d'édition
Gruner + Jahr

Cette ouverture de la ville vers l'Elbe, ou plutôt le réinvestissement des rives de l'Elbe par la ville, en contrepoint des activités exclusivement portuaires, se poursuit grâce à deux projets d'aménagement d'envergure :

- celui de la reconversion d'une friche portuaire en limite de l'Innenstadt, « die HafenCity », qui fera l'objet d'une étude spécifique dans la suite de ce Mémoire ;
- et celui nommé « Sprung über die Elbe » qui vise à relier les rives nord et sud de l'Elbe, à savoir l'Innenstadt à Harburg via les quartiers de Veddel et Wilhelmsburg afin d'assurer une meilleure intégration de ces derniers au reste de la ville (cf. encadré ci-dessous).



Le projet « Sprung über die Elbe »



Buts :

« [die] Entwicklung von neuen Ideen und Visionen für eine durchgreifende soziale, ökonomische und stadtbaukulturelle Erneuerung des Stromspaltungsgebiets und [eine nachhaltige] Stärkung der Nord- Südverbindung » (développer de nouvelles idées et visions pour un renouvellement social, économique, urbain et patrimonial radical de cet espace insulaire, et renforcer durablement la liaison nord-sud).

Réalisations envisagées : elles se partagent sur cinq sites :

- Brückenschlag : désenclaver le quartier de Veddel (faciliter l'accès aux futures zones de loisirs de Grasbrook et au centre-ville via le nouveau quartier de HafenCity), améliorer la desserte en transports en commun (prolongement de la future ligne de métro U4 ?) ;
- Arbeitswelten am Reiherstieg : zone de transition entre le port et les quartiers d'habitation ⇒ encourager la création de zones d'activités (en particulier commerciales) et aménager des espaces publics de récréation le long des canaux ;
- Die neue Mitte : zone destinée à accueillir en 2013 deux expositions internationales (« die internationale Gartenschau » et « die internationale Bauausstellung ») ⇒ repenser l'espace entre deux infrastructures (la voie rapide et les lignes de chemin de fer) ;
- Stadtrand : créer des zones d'habitat individuel écologique (énergie solaire et gestion de la ressource en eau) tout en maintenant des espaces agricoles ;
- Sprung über die Süderelbe : reconvertir la zone portuaire située à proximité du centre-ville de Harburg en espace commercial et de loisirs, et améliorer les liaisons entre Wilhelmsburg et Harburg pour les modes doux.

Source : Freie und Hansestadt Hamburg (Behörde für Bau und Verkehr), 2003, *Sprung über die Elbe – Internationale Entwurfswerkstatt Hamburg 2003*.

Finalement, l'image d'une ville où l'eau est omniprésente, semble aujourd'hui faussée. Cependant, l'Elbe devient un espace urbain attractif, ce qui n'était pas une évidence il y a encore quelques années.

Le Grand Lyon : l'eau vécue comme un espace paysager de liaison

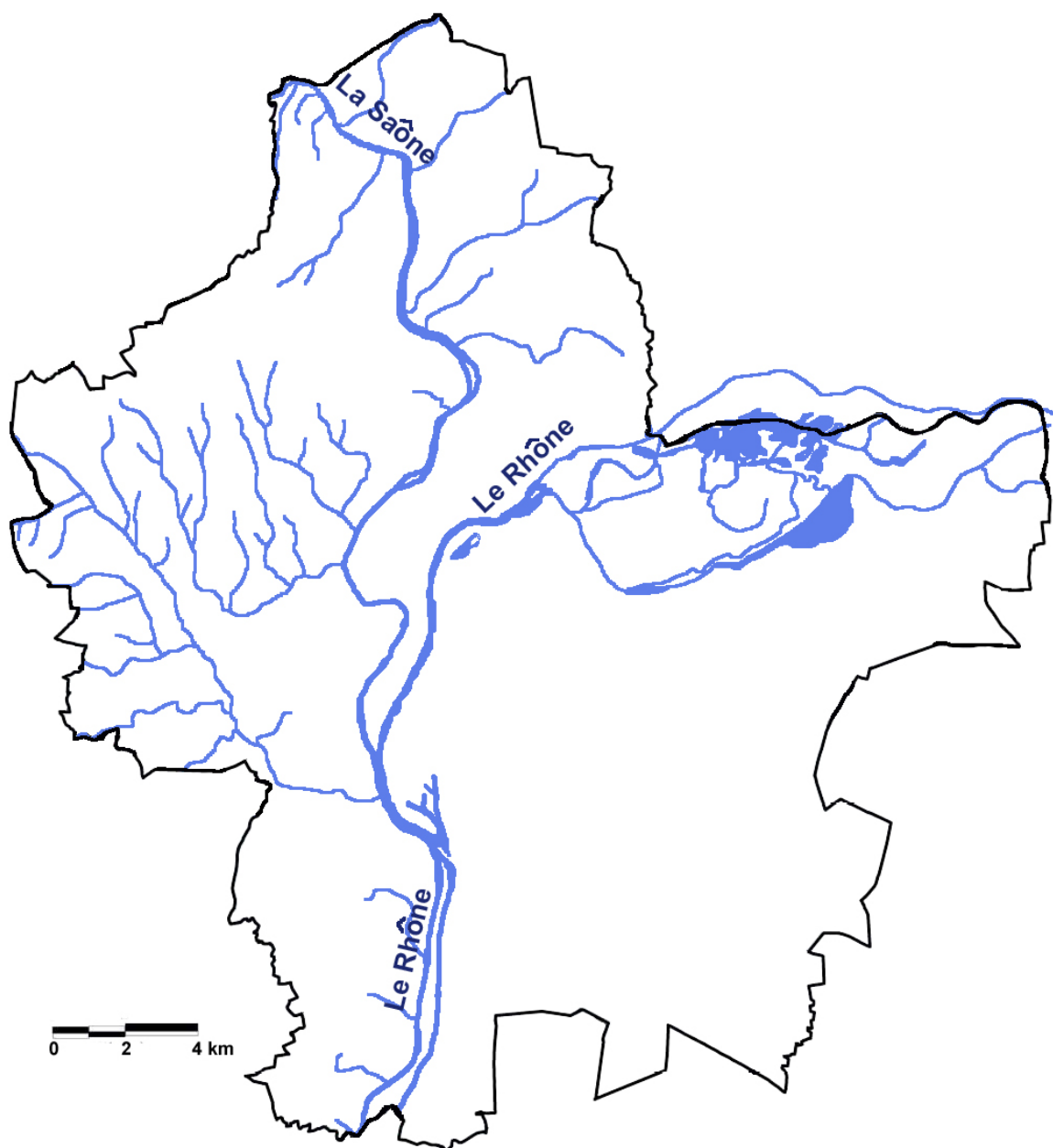
Le territoire du Grand Lyon se trouve à la confluence du Rhône (tracé est – sud) et de la Saône (tracé nord – sud). Ce site est d'ailleurs au cœur de l'agglomération, avec le centre historique de la ville de Lyon. La distribution du réseau hydrographique sur le territoire du Grand Lyon marque une disparité est – ouest suivant grosso modo le cours du Rhône :

- les coteaux et vallons de l'ouest (rive droite de la Saône puis du Rhône) ainsi que le plateau du Franc Lyonnais (rive gauche de la Saône) sont couverts par un chevelu assez dense de ruisseaux ;
- à l'inverse, la plaine de l'Est (rive gauche du Rhône) ne possède aucun cours d'eau de surface.

Une particularité du Rhône est son régime hydrologique, que l'on peut qualifier de torrentiel : courant rapide au débit soutenu toute l'année (une moyenne de 3-4 km/h et un minimum de 170m³/s), et divagation du lit au gré des crues. Cependant, cette seconde caractéristique a disparu dans sa partie urbaine suite aux travaux de canalisation du lit des deux fleuves au milieu du XIX^e siècle. Leur tracé devient alors très linéaire au centre de l'agglomération, donnant lieu à la construction de digues et de quais le long des berges favorisant leur fréquentation pour la promenade ou la pêche par exemples. Aujourd'hui, celles-ci sont en grande partie utilisées comme espace de stationnement et accueillent également de nombreux « bateaux logements ».

La présence de l'eau sur le territoire du Grand Lyon est donc quantitativement moindre par rapport à celle sur Hambourg, soit 3% de la superficie totale. Cependant, l'appropriation de cet élément naturel perçu comme patrimonial, ainsi que son intégration au tissu urbain semblent plus évidentes et plus affirmées que dans l'agglomération de Hambourg. En effet, en-dehors de la partie aval du Rhône à partir du port fluvial Edouard Herriot appelée « vallée de la chimie » car dédiée à des activités industrielles lourdes, ainsi que du tronçon de la rive droite du Rhône longeant l'autoroute A7, l'accès direct aux berges des fleuves par le promeneur, aussi bien en zone urbaine que dans les espaces encore naturels, est un récent parti pris d'aménagement primordial et déjà perceptible.

Grand Lyon : réseau hydrographique



Réalisation : Virginie Lemartinel

Source : PLU du Grand Lyon



La Saône

Ainsi, les quais du Rhône et de la Saône sont aujourd'hui plus ou moins facilement accessibles aux cheminements piétons et cyclistes. Le projet des « Berges du Rhône » (cf. encadré page suivante) engagé depuis 2002 et qui devrait progressivement se terminer de fin 2006 à fin 2007 a pour but de renforcer l'accessibilité à et l'attractivité de ces berges (ou bas-ports) en supprimant le stationnement automobile de surface et en recréant, en quelque sorte, l'espace public présent au XIX^e siècle, agrémenté d'une dimension paysagère appuyée. Les berges sont appelées à être réinvesties pour devenir un axe majeur de la vie

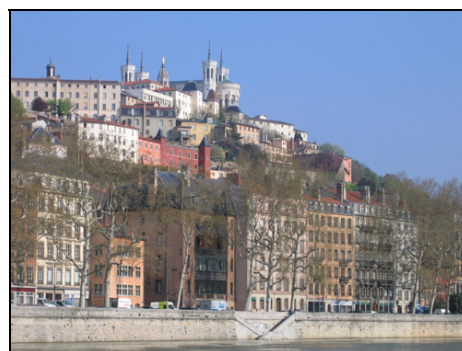
urbaine, lieu de festivités, de loisirs et de cheminements doux. Ce projet est d'ailleurs présenté par le Grand Lyon comme une « *volonté d'embellissement du cadre de vie, d'innovation architecturale et paysagère, de création de nouvelles relations entre la ville et la nature, de regain de convivialité et de sérénité* »¹ : l'idée principale est de soustraire les abords du Rhône (tout comme ceux de la Saône, même s'ils ne font pas pour l'instant l'objet d'un traitement similaire) à l'automobile pour les rendre à la ville (ou tout du moins en faire les liens directs entre la ville et les fleuves), et, du même coup, réaffirmer la place fondamentale des fleuves dans le paysage urbain, car proposant une structure bâtie linéaire en contrepoint de celle étagée des pentes de la Croix-Rousse et de Fourvière.



Les quais de Saône (premier plan) et du Rhône (arrière plan) vus depuis Fourvière



La Croix-Rousse vue depuis Fourvière



Fourvière vue depuis les quais de Saône



Source : www.grandlyon.com

Projet « les Berges du Rhône » : enjeux et objectifs

« L'enjeu majeur de l'aménagement des bas-ports est LA RECONQUÊTE DE L'ESPACE FLUVIAL au bénéfice de l'ensemble de l'agglomération [...]. Il s'agit donc de reconvertir cet espace dénaturé par le phénomène du stationnement, et de lui faire jouer son rôle de support d'un certain mode de vie, vecteur d'urbanité. »

Cette reconquête se décline en trois thématiques auxquelles sont rattachés les objectifs d'aménagement :

- dimension urbaine : « répondre à une vocation d'espace public majeur [...] ; jouer [un] rôle de liaison entre les deux grands parcs de la Tête d'Or et de Gerland » ;
- dimension sociale : « répondre à [une] vocation de lien social et [à une] cohérence avec les autres fonctions culturelles de la ville [...] ; permettre une grande diversité et polyvalence d'usages [...] » ;
- dimension « de renaturation et de paysage » : « [...] rechercher l'amélioration du biotope ; prévoir une mise en vue du fleuve [...] ».

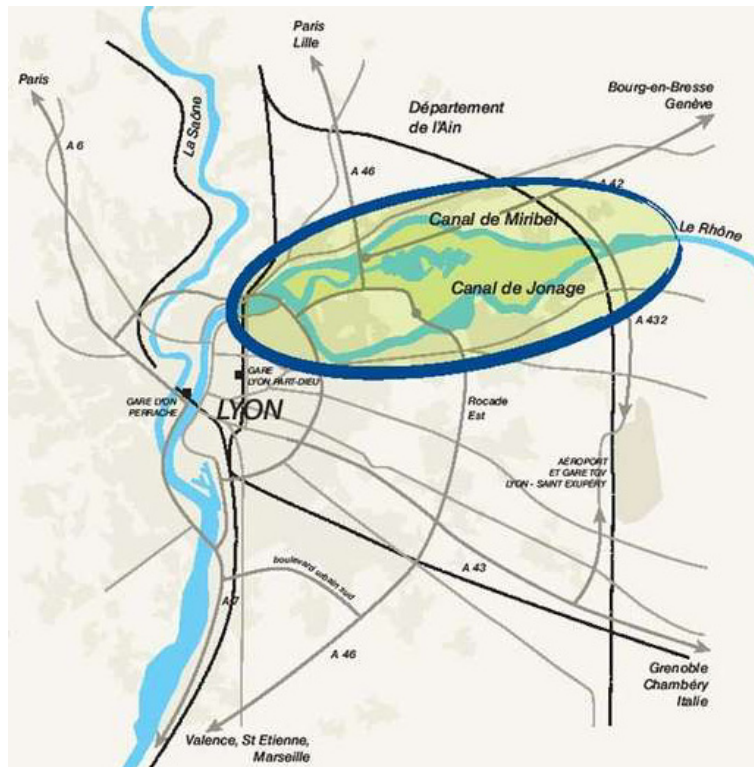
Source : Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2002, *Aménagement des bas-ports de la rive gauche du Rhône – Cahier des charges*, p. 55 & 63.

¹ In Grand Lyon communauté urbaine, *Les berges du Rhône : un parc urbain de 10 hectares en centre-ville*, p.3.

Outre leur dimension urbaine structurante très marquée, les vallées du Rhône et de la Saône sont perçues comme des espaces naturels à préserver, car propices aux activités de loisirs. Par exemple, le projet de l'« Anneau Bleu » sur le Rhône amont (qui dépasse légèrement le périmètre du Grand Lyon, car en partie à cheval sur le département de l'Ain) concerne près de 3 000 ha. aux portes de la ville, situés au nord et à l'est de Vaux-en-Velin entre les canaux de Miribel et de Jonage. Ce projet a deux objectifs principaux :

- protéger cet espace non urbanisé et composé d'un chapelet d'îles (même si ce paysage est, d'une certaine façon, artificiel à cause de la présence de barrages hydroélectriques), grâce à la création d'un nouveau parc naturel ou le renforcement des espaces classés (réserves naturelles, zone de protection de biotope, ZICO – zone d'intérêt communautaire pour les oiseaux, ou zone Natura 2000) ;
- faciliter son accès depuis l'agglomération, en particulier par les transports en commun (tramway et métro) et par les pistes cyclables, et ainsi favoriser sa fréquentation pour des activités de loisirs.

Grand Lyon : « L'Anneau Bleu »



Source : www.grandlyon.com

Ces deux objectifs peuvent paraître contradictoires : préserver un milieu naturel tout en y encourageant des activités pouvant venir le perturber ; mais ils relèvent plutôt d'une volonté de bien séparer, au sein du territoire communautaire, l'environnement urbain de l'environnement naturel, sans pour autant empêcher des liens entre ces espaces distincts. Et c'est principalement par le fleuve que cette liaison est appelée à se manifester.

L'eau est bien un élément structurant de ces deux agglomérations puisqu'elle modèle leur paysage urbain, et l'imprègne de manière plus ou moins visible. La place des fleuves est, de ce point de vue, essentielle en tant qu'espace attractif : ils sont des axes de développement urbain majeurs tout comme des « objets » pivots de divers projets d'aménagement. Ce sont ainsi des espaces qu'il faut pouvoir traverser ou longer, qui servent à relier, ou qui sont à valoriser en tant que tels. Si l'Elbe et la confluence du Rhône et de la Saône sont des vecteurs identitaires indéniables pour Hambourg et le Grand Lyon, leur fonction est pourtant totalement différente. Ainsi, l'Elbe est avant tout un vecteur identitaire à la fonction économique écrasante, alors que dans le Grand Lyon, la Saône et surtout le Rhône remplissent une fonction patrimoniale et de loisirs essentielle.

2. Des agglomérations vertes ?

Les territoires du Grand Lyon et de la Staatstadt de Hambourg se composent d'un cœur urbain aggloméré (l'agglomération urbaine au sens stricto sensu en tant que concentration de zones urbanisées continues formant une unité), et, en périphérie, d'espaces naturels ou agricoles. Si le paragraphe suivant (cf. I.A.3. *Occuper l'espace : entre urbanité et étalement urbain*) s'attachera particulièrement à analyser les rapports existants entre ces deux espaces (et plus spécialement la pression urbaine exercée sur les espaces encore non urbanisés), celui-ci met l'accent sur la place accordée à la nature dans l'agglomération, en particulier le rôle de l'arbre en ville. En d'autres termes :

- est-il un élément du paysage urbain incontournable ?
- quelle approche conceptuelle justifie sa présence ?

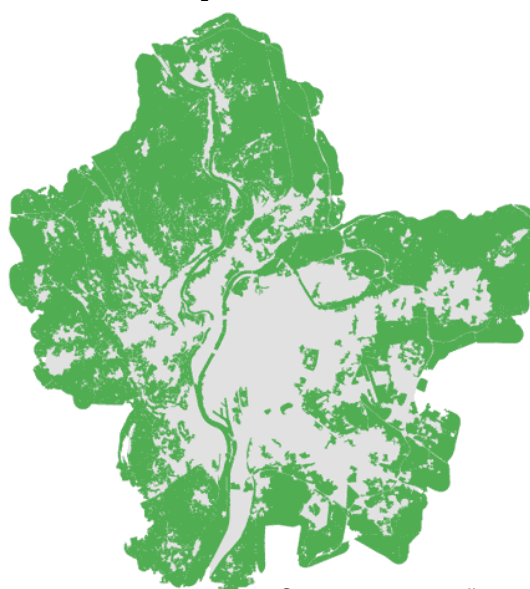
Le Grand Lyon : les poumons verts ou permettre à la ville de « respirer »

En 1990, le Grand Lyon se dote d'une « Mission Ecologie » destinée à identifier les enjeux communautaires en matière d'environnement, ce qui donna lieu à l'adoption d'une Charte d'Ecologie Urbaine en 1992. Cette charte a permis de définir le concept de Trame Verte qui doit dessiner une continuité végétale jusqu'au cœur de l'agglomération. Cette continuité végétale passe par quatre grands types d'espaces :

- les espaces naturels : ils sont principalement constitués par les coteaux boisés (ou balmes) de la vallée de la Saône, de ses affluents et de la vallée aval du Rhône, ainsi que par la zone de l'Anneau Bleu (vallée amont du Rhône) ;
- les espaces agricoles : principalement voués au maraîchage et à l'horticulture du fait de la nature périurbaine de cette agriculture, ils correspondent aux Monts du Lyonnais (nord-ouest), aux plateaux du Franc-Lyonnais (nord, entre la Saône et le Rhône) et à la Plaine de l'Est ;
- les parcs urbains : les deux principaux sont le parc de la Tête d'Or (110 ha.) et le Parc de Gerland (20 ha. actuellement, mais qui devrait s'étendre à terme sur 80 ha.), auxquels il faut ajouter celui des pentes de Fourvière, coincé entre l'abbaye et le quartier du Vieux Lyon. L'espace urbain du centre de l'agglomération et des bourgs périphériques est également ponctué de petits espaces publics végétalisés (jardins, squares, places, ...) auxquels se rapportent également les jardins privés ;
- les voies et berges plantées : la majeure partie des axes de circulation (aussi bien les « cours » que les voies secondaires) sont boisés, tout comme les voies sur berges de la Saône et du Rhône (cf. projet des berges du Rhône).

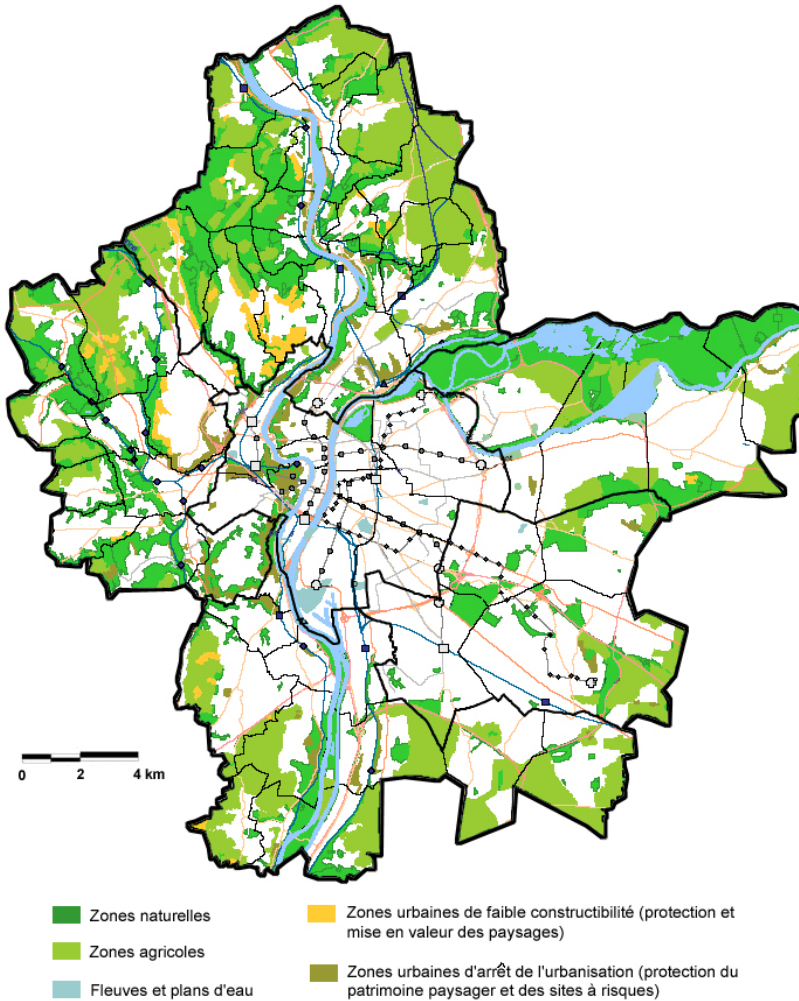
La carte ci-contre de la Trame Verte fait bien ressortir la séparation nette qui existe entre les espaces naturels ou agricoles, des espaces urbanisés. Cependant, cette carte ne permet pas de bien visualiser et identifier la Trame Verte en zone urbaine, alors que l'arbre est assez présent dans ce paysage urbain malgré tout très densément bâti. Il constitue une sorte de décor, aux attraits néanmoins nombreux, qu'ils soient sociaux (point de rencontre), pédagogiques

Grand Lyon : la Trame Verte



Source : www.grandlyon.com

Grand Lyon : le zonage des espaces verts par le PLU



Source : PLU du Grand Lyon

(journées à thème avec les écoles), urbanistiques (certaine capacité d'absorption du bruit et de la lumière), biophysiques (filtre de l'air) ou biologiques (niche d'habitat).

Outre cette présence ponctuelle et linéaire de l'arbre en ville que l'on peut qualifier d'utilitariste, celle des espaces verts dans la zone agglomérée relève presque de la conceptualisation (tout du moins pour les plus vastes d'entre eux). Ainsi, l'opération d'aménagement du quartier de Gerland se structure en grande partie autour de la reconversion de friches industrielles en un parc urbain de 80 ha, qualifié d'espace « à vivre »¹ (!). Confiée au paysagiste Michel Corajoud, cette réalisation est le pendant sud du Parc de la Tête d'Or et s'organise en quatre espaces distincts mais imbriqués : la grande prairie, la plaine de jeux, une allée

promenade et des jardins à thèmes (« intimes », « de jeux d'enfants », « miniatures », « d'eau »). L'espace vert, tout comme une place publique ou un îlot bâti, se caractérise donc avant tout par sa multifonctionnalité.

En dehors des espaces verts de liaison, tous les autres sont clos : ils ne sont accessibles qu'à certaines heures de la journée. Les parcs sont donc considérés comme des éléments constitutifs à part entière du tissu urbain et que l'on peut isoler, au même titre que les voies de circulation ou bien les immeubles d'habitation par exemple : leur espace est délimité, identifiable et dédié à une pratique définie dans le temps. Cette séparation entre espaces est beaucoup moins nette ou marquée en Allemagne, comme s'ils s'imbriquaient et s'interpénétraient les uns dans les autres.

Hambourg : la « ville verte » ou laisser la nature pénétrer la ville

Hambourg aime se présenter comme une métropole verte au bord de l'eau (« die grüne Metropole am Wasser »). Si l'image de ville au bord de l'eau est, comme nous l'avons vu précédemment, légèrement surfaite du fait de la faiblesse des liens directs entre l'urbain et l'eau, qu'en est-il de celle de « ville verte » ?

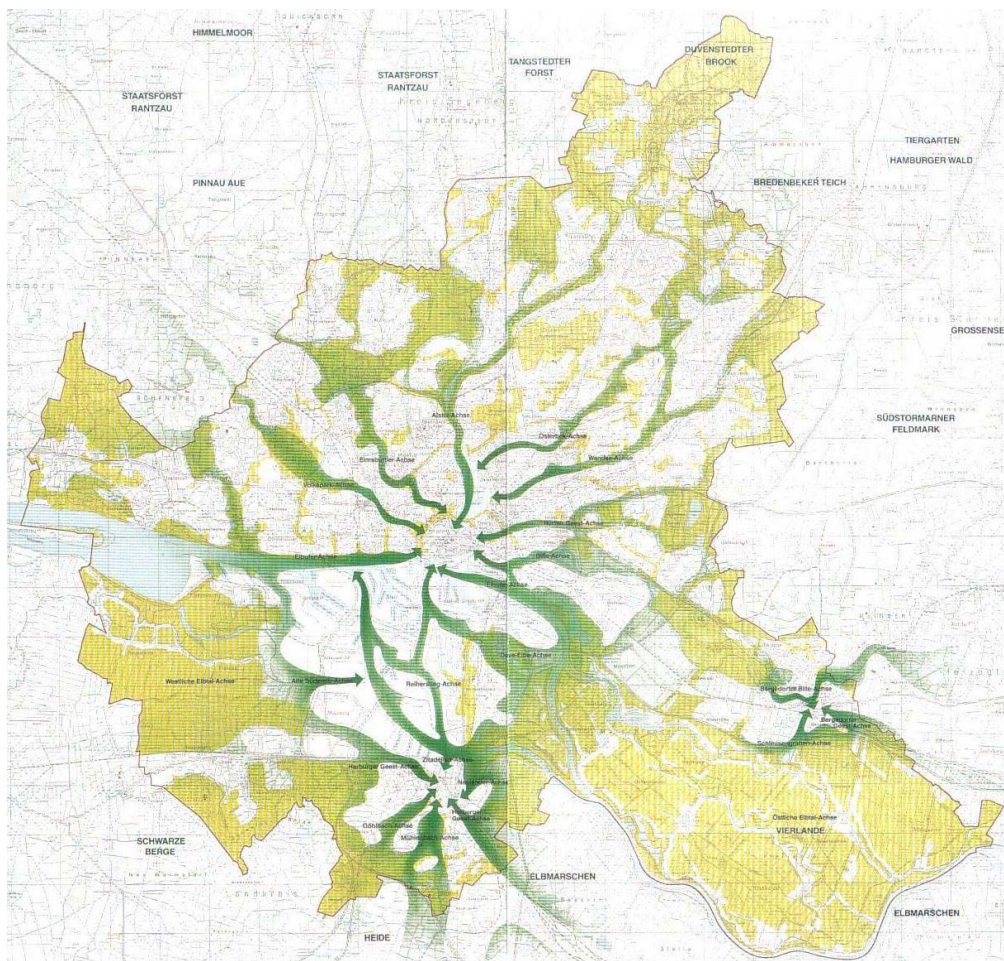
¹ In Grand Lyon communauté urbaine, 2004, *Gerland, vivre la ville*, p. 7.

Au cours de l'Entre-deux-guerres, l'Oberbaudirektor Fritz Schumacher (équivalent d'un directeur de l'urbanisme) place les espaces verts comme une composante spatiale essentielle à la structure du territoire de Hambourg : si le développement urbain est conçu le long des voies de communication, les espaces intermédiaires qui se dessinent alors, doivent être laissés à la nature et à l'agriculture. Ils forment ainsi des pénétrantes débouchant au cœur de la ville. Ce premier système (assez théorique) est à compléter, en zone urbanisée, par un maillage assez dense de grands parcs boisés, d'espaces verts de proximité, de jardins familiaux et ou de voies plantées.

Cette double idée de pénétrantes et de réseaux a été formalisée aux lendemains de la Seconde Guerre Mondiale, et plus particulièrement à partir des années 70 avec le « Landschaftsprogramm »¹. Actualisé régulièrement, il définit plusieurs principes concernant la répartition des espaces verts, naturels et agricoles :

- le maillage par les axes verts : à partir des espaces situés en périphérie, la nature doit pouvoir rentrer dans la ville, ce qui permet ainsi à cette dernière d'être, en retour, reliée à son « Umland »² ;

Hambourg : le « Landschaftsachsenmodell » de 1985



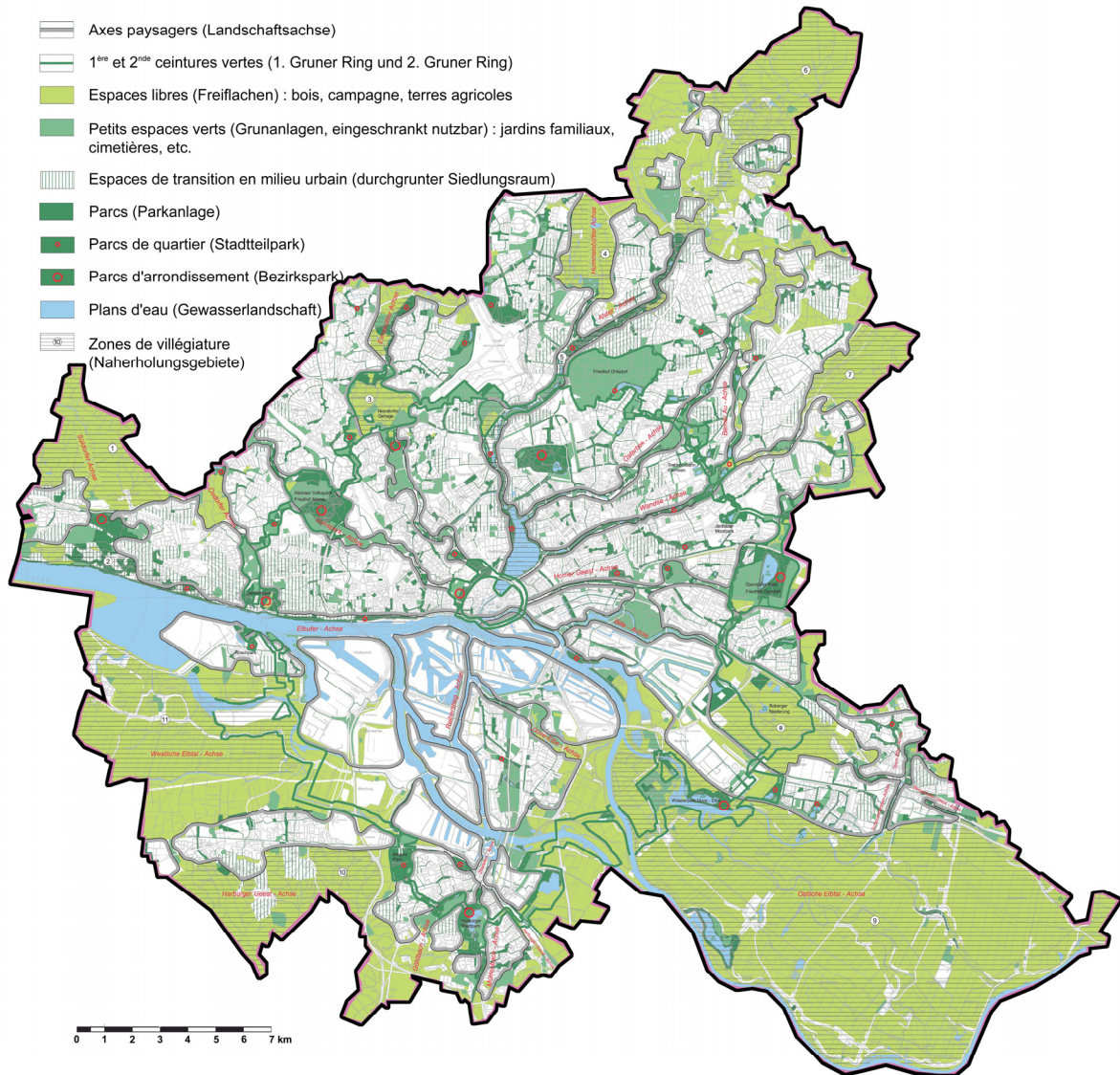
Source : FHH, 2002, *Grünes Netz Hamburg – Landschaftsprogramm Hamburg*.

¹ Programme paysager (ou plutôt des espaces naturels, agricoles et verts).

² Périphérie.

- le concept de « grünes Ring »¹ : deux ceintures vertes (la première située à 1km et la seconde à 8-10km du centre-ville) viennent relier les axes (définis précédemment) entre eux, formant ainsi un réseau vert (le « grünes Netz »). La première ceinture correspond à l'emplacement des anciennes fortifications, et la seconde se compose de grands parcs ou de cimetières largement boisés.

Hambourg : le « grünes Netz » de 2002



Source : FHH, 2002, *Grünes Netz Hamburg – Landschaftsprogramm Hamburg*.

A noter que tous ces espaces sont ouverts sur la ville, c'est-à-dire accessibles à n'importe quel moment du jour et de la nuit. D'une certaine manière, ce ne sont pas des espaces verts ou naturels *dans* la ville, mais ce sont *la* ville, car elle n'est pas vue comme un espace purement urbain, mais très composite.

¹ Ceinture verte.

Cependant, cette forte interpénétration de l'espace bâti et de l'espace vert, comme le montre les photos suivantes en contraste avec l'agglomération lyonnaise, invite néanmoins à relativiser, ou tout du moins à mettre en question, cette image de métropole verte. En effet, contrairement à l'agglomération lyonnaise où l'espace urbanisé est concentré et circonscrit par les espaces naturels et agricoles, l'agglomération de Hambourg paraît s'étendre indéfiniment et grignoter ces espaces. Certes, l'élément naturel par excellence, l'arbre, est encore largement présent, mais l'urbanisation du territoire, et donc son artificialisation, est indéniable. La référence constante à un paysage urbain très vert viendrait ainsi masquer l'étalement urbain. Cette image de ville verte est indéniable car visuellement très forte (en particulier depuis une vue aérienne, impression que la présence de toitures végétalisées vient d'ailleurs renforcer), mais elle interroge néanmoins la qualité écologique de cet espace aggloméré que l'on peut qualifier d'intrinsèquement périurbain.



La ville de Lyon vue depuis Fourvière



Hambourg : vue ouest depuis St. Michaelis-Kirche



Hambourg : vue sud-est depuis Lenzsiedlung dans le quartier d'Eimsbüttel

La place du végétal est très marquée, aussi bien dans le Grand Lyon qu'à Hambourg : il est un composant essentiel du paysage urbain, considéré comme « la condition sine qua non de la qualité de vie »¹ et comme un facteur d'attractivité. Les deux concepts mis en œuvre dans chacune des agglomérations ne présentent pas de grandes différences, exceptées dans le vocabulaire : le Grand Lyon parle de trame verte, alors que Hambourg utilise le terme de réseau vert. Ce qui distingue finalement ces espaces verts urbains est leur mode d'accès, ouverts continuellement sur la ville à Hambourg, mais clos et distincts dans le Grand Lyon.

3. Occuper l'espace : entre urbanité et étalement urbain

Les deux paragraphes précédents ont pu montrer que, malgré des méthodes distinctes, la perception des éléments naturels (l'eau et le végétal) est similaire, puisqu'ils participent tous deux de l'identité de chaque agglomération. A cette similitude, il faut ajouter une densité de population sur les deux territoires semblable : 2 307 hab/km² pour le Grand Lyon et 2 258

¹ In Grand Lyon communauté urbaine, 2003, Gerland, projet urbain, p. 3.

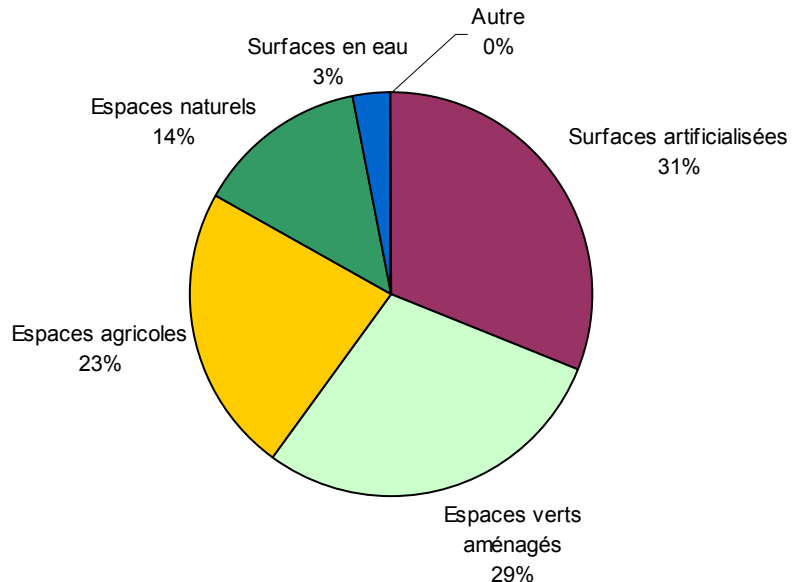
hab/km² pour Hambourg (données 1999). Dans ces conditions, comment l'occupation de l'espace s'organise-t-elle ?

Structure foncière :

Comme le montrent les graphiques ci-contre, l'artificialisation de l'espace apparaît beaucoup plus forte à Hambourg que dans le Grand Lyon : 51% pour la première contre 31% pour le second. Cette donnée viendrait ainsi contredire l'image de « grüne Stadt » de Hambourg. Cependant, ces chiffres appellent plusieurs remarques¹ :

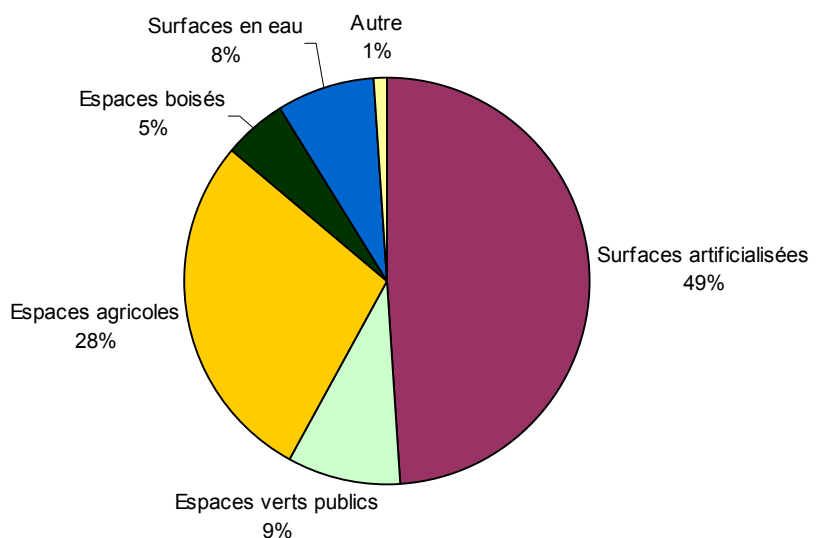
1. Le réseau de voirie se compose de larges voies, aussi bien en périphérie (autoroutes et dessertes du port en particulier) qu'en centre-ville (grandes avenues à 2x2 voies, voire même 2x3 voies). Ainsi, le quart des surfaces artificialisées correspond en fait à cette trame viaire très consommatrice d'espace (environ 90 km²). En outre, l'étendue du port sur 75 km² (soit 10% du territoire total) explique également cette artificialisation conséquente du territoire.
2. Comment sont comptabilisés les parcs ou jardins urbains ? L'absence de définition précise pour les « Öffentliche Grünflächen »² allemands (comprennent-ils seulement les parcs du « Grünen Ring » ? ou bien intègrent-ils aussi les squares de quartier, les jardins familiaux, les axes verts, ... ?), interroge du même coup le résultat très élevé des espaces

Grand Lyon : structure foncière



Source : Observatoire de l'environnement du Grand Lyon, 2004, *Référentiel environnement*, fascicule « Cadre de vie », p. 7.

Hambourg : structure foncière



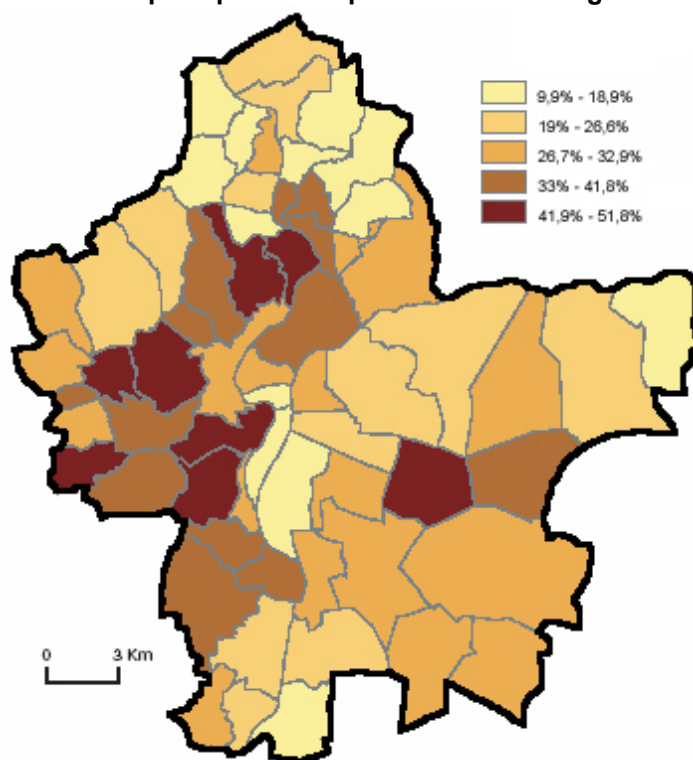
Source : FHH, 2002, *Grünes Netz Hamburg – Landschaftsprogramm Hamburg*.

¹ Ces dernières soulèvent des questions qui ne trouvent pas forcément de réponse tangible dans le cadre de ce mémoire. En effet, l'absence de détails, aussi bien de la part de Hambourg que du Grand Lyon, concernant la définition de ces catégories n'a pas permis une comparaison plus fine de leur structure foncière.

² Espaces verts publics

verts aménagés lyonnais (29%) : ces espaces auraient-ils plutôt été intégrés dans les surfaces artificialisées de la classification allemande ? Vraisemblablement, mais cela reste discutable. Certes, au regard de la carte page suivante, toutes les communes ou tous les arrondissements du Grand Lyon ont toujours plus de 9% de leur superficie occupée par des espaces verts aménagés, soit la part moyenne des espaces verts publics à Hambourg. Or, comme nous l'avons déjà vu auparavant, l'agglomération lyonnaise n'est pas a priori plus « verte » qu'Hambourg, du fait de son maillage vert dense, structuré et quasi continu (principe du réseau et des axes). L'on pourrait ainsi conclure que ces espaces verts aménagés sont en fait des espaces artificialisés. Cette déduction est pourtant un peu trop hâtive. En effet, les communes ou arrondissements du Grand Lyon ayant la part la plus élevée d'espaces verts aménagés sont principalement celles de la première couronne de la

Grand Lyon : part des surfaces communales occupées par des espaces verts aménagés



Source : Observatoire de l'environnement du Grand Lyon, 2004, *Référentiel environnement*, fascicule « Cadre de vie ».

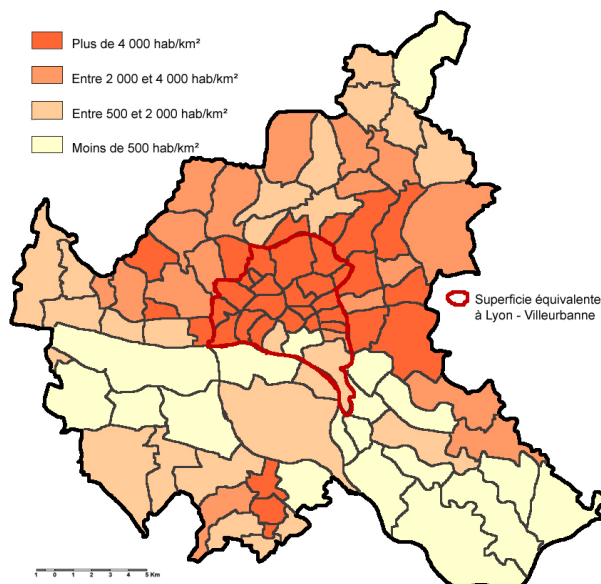
banlieue ouest de la ville de Lyon (soit l'équivalent en distance du deuxième anneau du « Grünen Ring »). Ces espaces s'apparentent à des bois communaux ouverts au public (et donc aménagés en conséquence), ce qui correspondraient finalement aux parcs du « Grünen Ring », et donc a fortiori à la catégorie des « Öffentliche Grünflächen »... La part des surfaces artificialisées lyonnaises a certainement été sous-évaluée au regard des critères qui ont dû être utilisés pour établir celle de Hambourg. A moins qu'il y ait une autre explication.

- En effet, il est précisé dans la classification de Hambourg, que ce sont des espaces verts *publics* : par exemple, les jardins familiaux étant privés (exception faite des voies d'accès ouvertes à tout le monde, qui s'intègrent finalement à la trame viaire), ils ont certainement été comptabilisés dans les surfaces artificialisées. Ce qui, du même coup, fait ressortir la faiblesse du nombre d'espaces verts accessibles à tous les habitants dans l'agglomération de Hambourg par rapport à la situation dans le Grand Lyon.
- Dans le même ordre d'idée, où sont comptabilisés les espaces naturels à Hambourg ? S'agit-il uniquement des espaces boisés ? Certainement non, puisque les zones naturelles protégées couvrent plus de 6 000 ha, soit 8% du territoire total. Les espaces naturels au sens français répertoriés à Hambourg doivent certainement se partager entre ces trois catégories : les surfaces en eau, les espaces boisés et les espaces verts publics.

Densité :

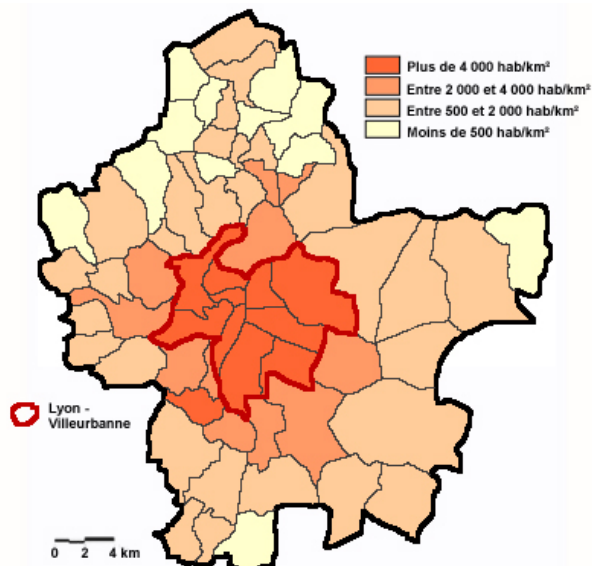
Hambourg et le Grand Lyon ont une densité similaire, de 2 258 à 2 307 hab/km² en moyenne. Cependant, la distribution spatiale de la population diffère sensiblement, comme le montre les cartes de densité suivantes.

Hambourg : densité par quartiers



Source : Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2005, *Hamburger Stadtteil-Profil 2005 und Umland-Profil*.

Grand Lyon : densité par communes et arrondissements



Source : INSEE, recensement de la population de 1999.

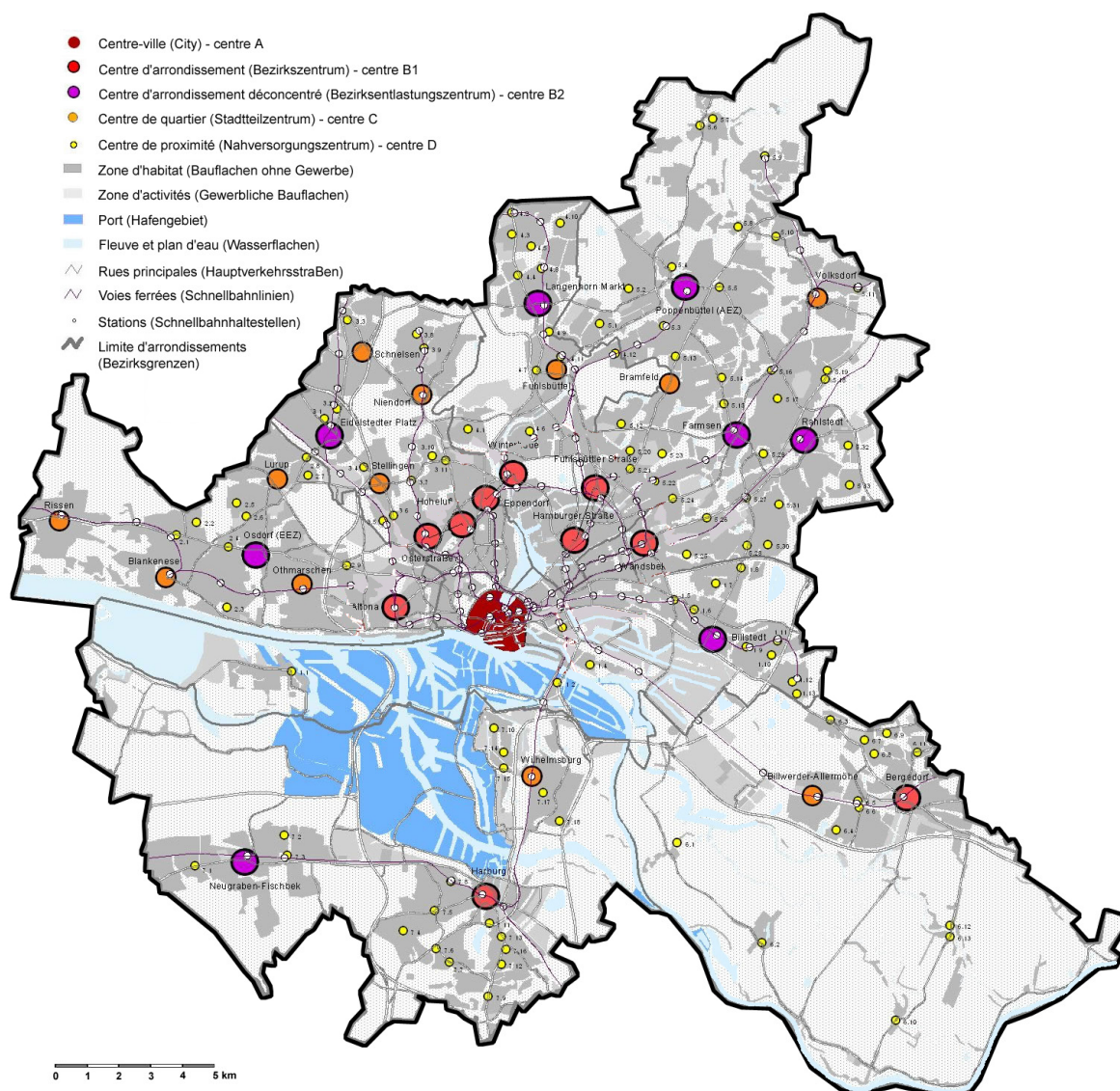
Si l'on considère que le cœur de l'agglomération du Grand Lyon se compose des villes de Lyon et de Villeurbanne, soit une superficie d'environ 63 km² pour 549 725 habitants, la densité moyenne s'élève alors à 8 726 hab/km². En prenant pour Hambourg une superficie équivalente, sur la rive droite de l'Elbe face au port et qui rayonne autour du centre-ville (62,8 km²), on obtient une population moindre (460 226) et donc une densité nettement inférieure (7 328 hab/km²). Alors que dans le Grand Lyon, près de la moitié de la population (47%) habite au centre de l'agglomération, ce n'est le cas que pour 27% des habitants de Hambourg. La différence est encore plus marquée quand on s'intéresse au seul centre-ville : la « Presqu'île » pour Lyon formée des premier et deuxième arrondissements (soit 492 ha), et l'« Innenstadt » pour Hambourg (soit 460 ha). Dans le cas français, la population est de 54 831 habitants, ce qui équivaut à une densité de 11 144 hab/km², alors que pour le cas allemand, les résultats sont respectivement 13 730 habitants et 2 985 hab/km² : soit un rapport de 1 à 4 ! A noter également qu'il s'agit pour le Grand Lyon des chiffres du recensement de 1999. Or, d'après les premiers résultats du recensement de 2004, la population de Lyon et de Villeurbanne a augmenté atteignant près de 580 000 habitants et donc une densité de plus de 9 150 hab/km², ce qui laisse présager des écarts encore plus marqués avec Hambourg.

TABLEAU RECAPITULATIF (1999)		Superficie	Population	Densité
Grand Lyon	Agglomération	506 km ²	1 167 532 hab.	2 307 hab/km ²
	Cœur urbain	63 km ²	549 725 hab.	8 726 hab/km ²
	Centre-ville	492 ha	54 831 hab.	11 144 hab/km ²
Staatstadt de Hambourg	Agglomération	755 km ²	1 704 735 hab.	2 258 hab/km ²
	Cœur urbain	62,8 km ²	460 226 hab.	7 328 hab/km ²
	Centre-ville	460 ha	11 144 hab.	2 985 hab/km ²

Sources : ibid.

Le centre-ville de Hambourg n'est donc pas un espace d'habitat, mais plutôt une vaste zone tertiaire, car occupée essentiellement par des bureaux et des commerces. Finalement, le territoire de Hambourg est très spécialisé : l'on repère ainsi facilement les zones industrielles et portuaires des zones d'activité tertiaire, les quartiers d'habitations des espaces agricoles.

Hambourg : les types d'occupation de l'espace et la hiérarchisation des centres



Source : FHH, 2003, *Zentren*.

En outre, si l'on regarde le « négatif » du cœur urbain, c'est-à-dire le reste du territoire de chaque agglomération, les résultats s'inversent logiquement : près des $\frac{3}{4}$ des habitants de Hambourg habitent en-dehors du cœur où la densité moyenne est de 1 798 hab/km², alors qu'à peine plus d'un habitant du Grand Lyon sur deux se retrouve en zone périurbaine (densité de 1 395 hab/km²). L'étalement urbain apparaît ainsi plus manifeste à Hambourg, où les zones d'habitation s'étalent bien au-delà du cœur urbain.

Une dernière remarque concernant la répartition spatiale de la population. Celle-ci se diffuse de manière concentrique dans le Grand Lyon, alors qu'elle se fait à Hambourg par bandes

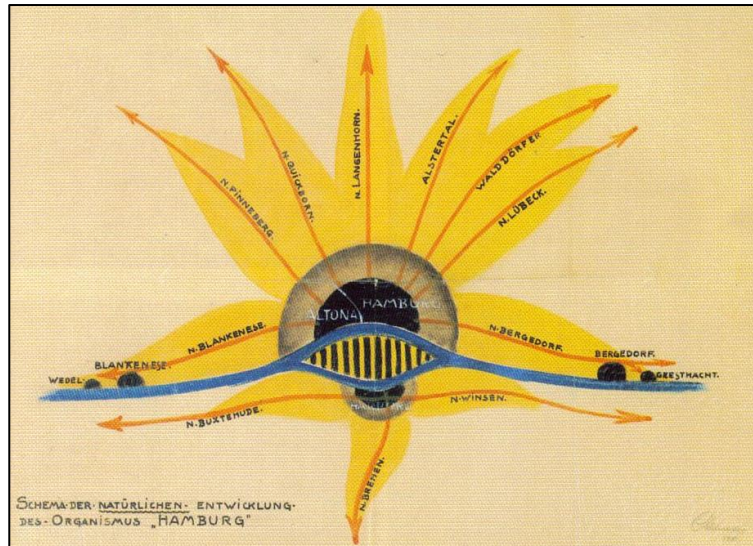
parallèles au cours de l'Elbe : très faibles densités le long de l'Elbe (espaces agricoles et arboricoles et zones portuaires), fortes à très fortes densités sur la rive droite de l'Elbe et autour de l'Aussenalster et du Binnenalster (avec néanmoins un îlot tout au sud du territoire correspondant au quartier de Harburg), densités moyennes aux extrémités nord et sud de l'agglomération.

Modèle urbain :

En fin de compte, les cartes de densité précédentes reflètent le mode de développement urbain conçu par chaque agglomération.

Ainsi, les principes d'aménagement qui prévalent aujourd'hui à Hambourg ont pour la première fois été évoqués et définis en 1920 par Fritz Schumacher dans son « Schema der natürlichen Entwicklung des Organismus „Hamburg“ »¹. Deux principes ressortent particulièrement :

Hambourg : le schéma de Fritz Schumacher



Source : NOËL Denise et KOSSAK Florian, 2002. *Hambourg*.

- développer la ville le long des axes de communication, et principalement le long des axes du réseau ferré urbain : il s'agit de structurer l'espace inclus dans un rayon de 600 mètres autour des stations de U-Bahn et de S-Bahn. Cela peut se traduire par une densification (d'ailleurs, les quartiers périphériques qui ont une densité supérieure à 4 000 hab/km² sont tous traversés ou bien sont le terminus de lignes de S-Bahn), mais celle-ci n'est pas véritablement affirmée par les dirigeants. Le résultat est donc une position ambivalente qui, d'un côté, souhaite vouloir éviter l'extension des périphéries mais qui, dans le même temps, encourage l'habitat individuel en tant que vecteur architectural et identitaire. Le résultat obtenu est une consommation accrue de l'espace par le milieu urbain, même si l'idée première est d'assurer à chaque habitant un espace vert personnel. Cela rejoint finalement la remarque 3 sur la structure foncière de chaque agglomération : bénéficier d'un environnement vert à Hambourg semble plus relever de la sphère privée que de l'espace public ;
- créer des quartiers autonomes avec un 'centre-ville' bien délimité : structurés généralement autour d'une école et de quelques commerces, ces 'centres-villes' périphériques doivent en quelque sorte se positionner en relais de l'« Innenstadt », mais la mixité fonctionnelle (habitat, bureaux, commerces) de ces espaces périphériques restent encore faiblement perceptibles du fait de la faible présence d'espaces d'activité économique. Ces centres périphériques s'apparentent donc souvent à de classiques « banlieues-dortoirs », qui déversent quotidiennement la population active vers le centre principal et ses zones d'activité.

Le modèle urbain de Hambourg s'apparente finalement à une agglomération périurbaine aux espaces assez spécialisés.

Si la distinction milieu urbain / milieu rural est très nette dans le Grand Lyon, ce qui pourrait s'apparenter à une spécialisation spatiale, la mixité fonctionnelle des espaces urbanisés y est

¹ Schéma de développement naturel de l'organisme « Hambourg ».

bien plus effective qu'à Hambourg. L'étalement urbain reste une problématique récurrente du développement urbain comme dans l'agglomération allemande, mais la ligne suivie pour essayer de le limiter est la densification des zones urbaines et l'extension des espaces qualifiés de naturels et d'agricoles dans le Plan Local d'Urbanisme (qui a d'ailleurs été élaboré à l'échelle de la Communauté Urbaine, contrairement aux Plans d'Occupation des Sols antérieurs qui ne couvraient qu'une partie du territoire et qui ne s'élaboraient pas ou n'étaient pas en révision en même temps).

Ainsi, en comparant le zonage des POS et celui du PLU approuvé en 2005, les surfaces classées en zones naturelles ou agricoles augmentent de façon significative (+6%¹). Cela représente un changement notable de la politique de développement urbain : celui-ci ne signifie pas uniquement l'extension des zones urbanisées, mais passe avant tout par la recherche d'espaces déjà urbanisés à reconvertir.

Du coup, l'idée que chaque habitant puisse profiter d'un espace de verdure personnel, est remplacée par celle de permettre l'accès (à pied essentiellement), pour chaque habitant, à un espace de loisirs et de détente commun. Ainsi, bénéficier d'espaces verts est certes perçu comme un principe d'intérêt général (qualité du cadre de vie) dans les deux agglomérations, mais la conception diffère :

- ils doivent être publics et accessibles au plus grand nombre pour le Grand Lyon,
- alors qu'à Hambourg, la dimension individuelle semble dominer sur la dimension collective, les espaces verts étant des propriétés privées.

Cette dernière remarque serait cependant à vérifier de manière chiffrée, en comparant, pour chaque agglomération, la part d'espaces verts publics ou collectifs (parcs urbains, squares, espaces naturels aménagés pour accueillir du public, ...) à celle d'espaces verts privés ou privatifs (jardins familiaux, terrains pavillonnaires, grandes propriétés, ...). Ces chiffres n'ayant pu être récoltés, la distinction et l'opposition espaces verts privés à Hambourg / espaces verts publics dans le Grand Lyon restent du domaine de l'impression et non de l'affirmation.

L'étalement ou le mitage urbains sont une problématique récurrente du développement d'une agglomération et de son occupation de l'espace. Dans le cas du Grand Lyon, le morcellement communal peut, d'une certaine manière, être perçu comme une chance : les communes périphériques sont certes dans la zone de desserrement de la ville de Lyon, mais elles ont encore la capacité à affirmer et afficher un caractère rural, qu'elles veillent à préserver. Ce qui n'est pas le cas pour Hambourg qui ne représente qu'une seule entité administrative : l'ensemble du territoire est alors considéré avant tout comme l'espace de la ville, et, conséquence, la problématique de l'étalement urbain ne semble pas se poser dans le cadre de ses propres limites, mais bien plus dans celui des liens avec les communes voisines du Schleswig-Holstein et de Niedersachsen. Or, au regard des différentes observations développées dans les paragraphes précédents, il n'est pas possible d'éluder la question de l'étalement urbain sur le territoire même de la Staatstadt, bien au contraire. A une agglomération lyonnaise qui se caractérise par une urbanité appuyée, s'oppose l'image d'une agglomération de Hambourg où la tache urbaine grignote l'espace.

¹ In Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise & Grand Lyon communauté urbaine, 2005, *Plan Local d'Urbanisme – documents généraux*, rapport de présentation tome 2, p. 9.

B. Positionnement européen

Question à première vue secondaire quand on aborde les dispositions urbanistiques mises en œuvre en faveur d'un développement urbain durable, le positionnement européen d'une agglomération apporte néanmoins un éclairage sur sa capacité à attirer l'attention, et, du même coup, à faire connaître son modèle de développement.

Il ne s'agit pas ici d'évaluer la situation réelle de l'économie et des activités du Grand Lyon et de Hambourg pour déterminer, par exemple, leurs impacts sur le territoire ou le niveau des investissements, mais seulement de donner quelques données de cadrage. Cette comparaison succincte doit permettre de justifier le rapprochement de ces deux agglomérations dans le cadre de ce Mémoire (se placent-elles d'égale à égale ?), et ainsi de mieux comprendre ensuite leur intérêt (ou non) et leur volonté (ou non) à s'engager dans la promotion du développement durable.

Le propos ne sera, par conséquent, pas aussi analytique et critique que précédemment.

1. Hambourg : attractivité économique et financière

Hambourg se place troisième des villes allemandes pour le Produit Intérieur Brut par actif¹. En 2003, il s'élevait à 74 300 €², après Düsseldorf et Francfort-sur-le-Main (autour de 80 000 € chacune), et devant Stuttgart et Munich (entre 70 000 et 73 000 €). L'agglomération constitue d'ailleurs un des sommets du Pentagone, aux côtés de Londres, Paris, Milan et Munich.

Son assise économique est constituée avant tout par les activités portuaires, essentiellement tournées vers le transbordement de containers (deuxième port européen derrière Rotterdam, et neuvième mondial) et l'entretien de navires. Le port s'étend sur 75 km², et est présenté comme le moteur du développement économique. Sa gestion est confiée à une entreprise publique indépendante, la « Hamburg Port Authority » (dénommée ainsi depuis octobre 2005), qui a élaboré en février 2005 son « Hafenentwicklungsplan »³ (HEP). Ce dernier se base sur une étude prospective de l'« Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik »⁴ basé à Brême qui annonce un doublement des volumes de marchandises traités dans le port de Hambourg d'ici 2015 pour atteindre un total de 222 millions de tonnes⁵ (données 2004 : 114,5 millions de tonnes). Le HEP prévoit donc l'extension des zones portuaires, en particulier la mise en service de nouvelles darses et infrastructures de transport pour affirmer et renforcer sa dimension de plate-forme logistique. Outre ses activités de raffinage du pétrole, le port de Hambourg se positionne comme une plaque tournante commerciale, avec pour partenaires privilégiés la Chine et l'Europe de l'Est. Si les années 80 ont été celles des difficultés économiques, ce qui, d'une certaine façon, a alors favorisé les activités économiques non portuaires, la chute du Rideau de Fer et l'intégration à l'Europe des pays de l'Est ont redonné

¹ « Bruttoinlandsprodukt pro Erwerbstätigem ».

² Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2005, *Monitor Wachsende Stadt – Bericht 2005*, p. 7-8.

³ Plan de développement du port.

⁴ Institut de logistique et d'économie du transport maritime.

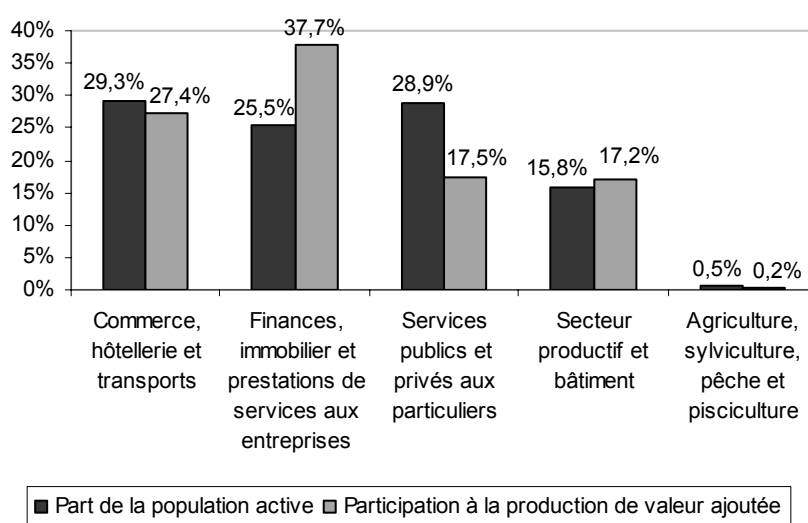
⁵ In Freie und Hansestadt Hamburg (Behörde für Wirtschaft und Arbeit), 2005, *Behörde für Wirtschaft und Arbeit*, p. 25.

à Hambourg une place centrale dans le commerce européen. Le port irrigue ainsi un vaste arrière pays, supplantant en particulier l'aire d'influence du port de Rostock, et se positionne comme la porte d'entrée sur le marché européen pour les produits manufacturés asiatiques.

Cependant, l'activité portuaire a largement été automatisée, nécessitant peu de main d'œuvre. La population active se retrouve donc dans d'autres secteurs d'activités qui participent au rayonnement économique de l'agglomération :

- l'industrie aéronautique avec Airbus et le centre technique de la Lufthansa, faisant de Hambourg la troisième cité aéronautique mondiale derrière Seattle et Toulouse ;
- les technologies de pointe, en particulier les secteurs de la chimie, avec des entreprises pharmaceutiques ou de cosmétiques comme Nivéa, ainsi que de l'électronique avec Philips ;
- les médias, la publicité et les technologies de l'information avec de grands groupes de presse. Par exemple, c'est à Hambourg qu'ont été créés les journaux ou magazines *Spiegel*, *Zeit*, *Bild* ou *Geo*. Ce secteur peut être considéré comme le vecteur privilégié d'un rayonnement par l'image, auquel contribuent la renommée du centre de congrès ainsi que la présence de nombreuses représentations étrangères (Hambourg est d'ailleurs au deuxième rang mondial derrière New York pour le nombre de consulats) ;
- et la finance avec la présence de 130 instituts de crédits allemands et étrangers que ce soit des banques ou des assurances, faisant ainsi de Hambourg la deuxième place financière allemande derrière Francfort-sur-le-Main.

Hambourg : poids des différents secteurs économiques



Source : FHH, 2005, *Behörde für Wirtschaft und Arbeit*.

La base économique de l'agglomération reste d'une certaine façon industrielle avec une image portuaire accentuée, mais c'est désormais le secteur de la finance qui fait la richesse de l'agglomération. Comme le montre le graphique ci-dessus, même moins de 16% de la population active travaille dans l'industrie ou la construction (la répartition réelle étant d'ailleurs de respectivement 12,2% et 3,6%).

Hambourg assure pour partie son rayonnement par ses activités industrielles et portuaires, mais surtout par son secteur financier, ce qui la positionne parmi les métropoles européennes de premier ordre. Si la politique de promotion du cadre de vie à travers le slogan « die grüne

Metropole am Wasser » participe au même titre que celle de développement économique à rendre l'agglomération attractive, les secteurs culturels et artistiques restent tout de même en arrière plan et ne sont pas perçus comme des branches économiques majeures.

2. Le Grand Lyon : des atouts culturels, scientifiques et technologiques

Le positionnement européen de Hambourg se définit principalement par sa puissance économique et financière dans des secteurs finalement assez traditionnels ; celui de l'agglomération lyonnaise semble au contraire plus tourné vers des domaines diversifiés, allant de la valorisation d'un patrimoine culturel ou d'un savoir-faire artistique, à la recherche d'innovations techniques et technologiques dans les secteurs de la chimie ou de l'image.

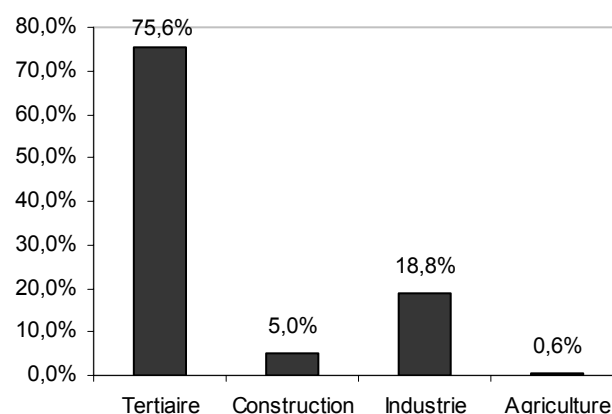
Une activité économique tournée vers les technologies :

L'agglomération lyonnaise garde une image de ville industrielle et bourgeoise du fait des anciennes activités textiles, en particulier celle de la soie sur les pentes de la Croix-Rousse. Cette production est actuellement anecdotique et l'activité industrielle se structure désormais principalement autour du secteur de la chimie, et noue des partenariats avec des centres de recherche universitaires et scientifiques ainsi qu'avec des laboratoires médicaux et pharmaceutiques. Le quartier de Gerland est ainsi devenu un « boulevard scientifique » spécialisé dans les biotechnologies où se côtoient universités et grandes écoles avec leurs laboratoires de recherche, et entreprises spécialisées.

Le récent appel à projets lancé par l'Etat français pour constituer des « pôles de compétitivité » associant des entreprises à des centres de recherche en a distingué cinq sur l'agglomération lyonnaise, dont deux sont qualifiés de « mondial » ou « à vocation mondiale ». Les cinq pôles retenus sont le reflet des secteurs d'activité économique actuellement dominant sur l'agglomération :

- Lyon Biopole (pôle mondial) : le territoire du Grand Lyon accueille de grands groupes pharmaceutiques spécialisés dans les vaccins et les diagnostics bactériologiques. Associée à celle de Grenoble qui concentre des entreprises travaillant sur les micro et nano technologies, l'agglomération lyonnaise se positionne ainsi comme une référence de tout premier rang international dans le secteur de la santé ;
- AXELERA (pôle à vocation mondiale) : celui-ci concerne les secteurs de la chimie et de l'environnement ;
- Lyon Urban Truck & Bus 2015 (pôle à vocation nationale) : centré sur les systèmes de transport, il s'intéresse aussi bien à leurs caractéristiques mécaniques (moteur, mode de propulsion, fiabilité des véhicules, ...) qu'à leurs impacts sur l'environnement ;
- Loisirs numériques (pôle à vocation nationale) : le Grand Lyon concentre sur son territoire 40% de l'industrie française des loisirs numériques, à savoir principalement les jeux vidéos et des produits multimédia ;
- TECHTERA (pôle à vocation nationale) : il s'agit de l'industrie textile spécialisée dans la production de tissus techniques, secteur dont 65% de la production française est réalisée dans le Grand Lyon. 140 Petites et Moyennes Industries sont implantées dans l'agglomération lyonnaise qui concentre 12% de la production européenne dans cette filière.

Le dynamisme de ces branches productives de l'économie lyonnaise témoigne du poids encore fort du secteur secondaire dans l'agglomération lyonnaise. Alors qu'à Hambourg la part des emplois industriels est inférieure à 13%, cette dernière s'élève à plus de 18% dans l'unité urbaine de Lyon (qui recouvre grosso modo le périmètre du Grand Lyon). Cependant, comme dans toute la France, ce secteur recule au profit des emplois de service : entre 1990 et 2002, les effectifs ont diminué de 7% et le nombre d'entreprises de 25%¹.



Source : données INSEE reprises dans « Ces villes qui ont changé la France : LYON fière de sa mutation », dossier spécial du *Monde* du 30/11-1er/12/2003.

■ Part de la population active par secteurs économiques (1999)

Une dimension patrimoniale, culturelle et artistique appuyée :

L'attrait exercé par l'agglomération lyonnaise ne se limite pas aux secteurs économiques évoqués précédemment, mais est redevable d'une activité culturelle particulièrement mise en avant car considérée comme un passeport pour faire reconnaître son positionnement européen. Si la seule évocation du port pour Hambourg suffit pour légitimer sa place de premier ordre au niveau européen, le rayonnement lyonnais joue d'une palette beaucoup plus large, la dimension patrimoniale, culturelle et artistique venant compléter la dimension « développement économique par les technologies ».

Ce rayonnement plus culturel et artistique que purement économique passe principalement par :

- l'organisation de biennales qui attirent nombres de professionnels étrangers : elles peuvent, d'une certaine manière, être considérées comme les pendants pour la danse et l'art contemporain du festival de Cannes avec le cinéma ;
- la structuration du secteur de la mode, via le label « Lyon vision mode », donnant lieu à plusieurs manifestations chaque année (l'influence de cette filière reste néanmoins limitée au territoire national) ;
- l'inscription du centre historique de l'agglomération (Presqu'île et Vieux Lyon) sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO depuis 1998 qui permet en quelque sorte de légitimer une notoriété ;
- une mise en scène de l'espace urbain avec, par exemple, le programme de restructuration des espaces publics lancé au début des années 90 ou bien le plan Lumières offrant une autre vision de la ville centre.

Le positionnement européen lyonnais ne doit donc pas seulement être apprécié à l'aune de son attractivité économique, mais également par le niveau de son rayonnement culturel.

3. Comment apprécier leur positionnement respectif ?

Deux récentes études proposent d'établir un classement des agglomérations européennes :

¹ In Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise & Grand Lyon communauté urbaine, 2005, *Plan Local d'Urbanisme – documents généraux*, rapport de présentation tome 1, p. 294.

- le programme de recherche européen sur le polycentrisme ESPON : le rapport 1.1.1. publié début 2005, établit ainsi une typologie hiérarchisée des pôles urbains de « l'Europe des 25 », de la Suisse, de la Norvège, de la Roumanie et de la Bulgarie, sur lesquels peut s'appuyer une structuration polycentrique de l'espace européen ;
- l'analyse comparative effectuée en 2003 pour le compte de la DATAR sur les villes européennes : à partir de quinze critères, le classement concerne les villes de plus de 200 000 habitants dans « l'Europe des 15 », la Suisse et la Norvège, et se donne entre autres pour objectif d'identifier celles de dimension métropolitaine (avec deux questions en arrière-plan : quel est leur potentiel propre de développement ? comment s'inscrivent-elles dans une organisation par réseaux ?).

Ces deux classements donnent des résultats assez contrastés lorsqu'on se penche sur le positionnement européen de l'agglomération lyonnaise et de celle de Hambourg.

Selon le programme de recherche sur le polycentrisme ESPON 111 :

Ce programme de recherche sur le polycentrisme avait avant tout pour but, à partir d'une analyse de la hiérarchie urbaine européenne, d'identifier les principaux points nodaux européens afin de déterminer ensuite les agglomérations qui pourraient venir contrebalancer la prééminence du Pentagone. Le rapport expose, entre autres, une hiérarchisation des zones urbaines européennes qui ont été définies à partir du concept de FUA (Fonctional Urban Area)¹, ces aires urbaines fonctionnelles formant l'unité de base du polycentrisme. A partir d'une série d'indicateurs essentiellement démographiques et économiques, 76 FUA ont été désignées comme étant des MEGA (Metropolitan European Growth Area) et correspondent ainsi aux grandes métropoles ayant un certain poids et une influence à l'échelle européenne.

Ces MEGA ont été hiérarchisés, faisant apparaître deux nœuds globaux (Londres et Paris) et quatre catégories de MEGA en fonction de leur résultat à la série d'indicateurs correspondant à des critères :

- de masse : la population, le Produit Intérieur Brut (PIB) ;
- de compétitivité : le PIB par habitants, la localisation des 500 premières compagnies européennes ;
- de connectivité : le nombre de passagers aux aéroports, un indicateur d'accessibilité multimodale ;
- de poids de la connaissance : le niveau d'éducation de la population, la part des emplois de type Recherche & Développement.

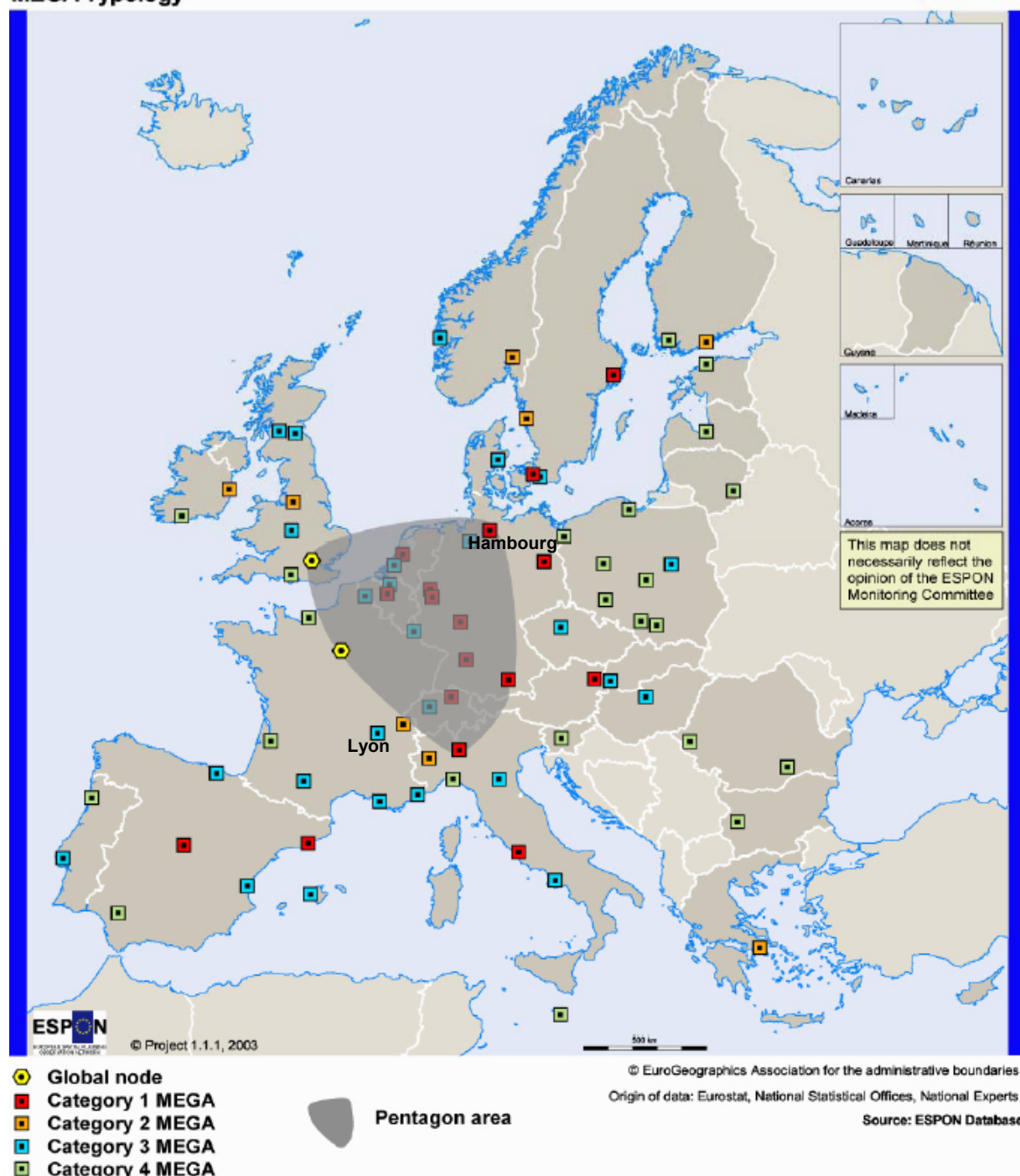
Comme le montre la carte ci-contre, les agglomérations de Lyon et de Hambourg ne sont pas classées dans la même catégorie :

- Hambourg est une MEGA de catégorie 1, ce qui reflète sa compétitivité économique ;
- alors que Lyon ne fait partie que de la catégorie 3, mettant ainsi l'accent sur son encore faible aura au niveau européen.

Les critères retenus relèvent cependant d'une analyse très tournée vers l'économie : il semble primordial de déterminer la hiérarchisation en fonction de la puissance économique et du poids financier, avec une prépondérance donnée aux fonctions supérieures (comme par exemple celles liées à l'innovation technologique via les partenariats avec la recherche scientifique). Finalement, la classification proposée fait état d'un positionnement européen vu sous un angle essentiellement économique.

¹ Il s'apparente à celui d'aire urbaine de l'INSEE : un FUA correspond à l'espace formé par un centre urbain et la zone périphérique que ce dernier intègre économiquement à travers le marché local du travail.

MEGA Typology



Selon l'analyse comparative des villes européennes pour le compte de la DATAR :

Contrairement au programme européen précédent, cette étude française concerne un territoire beaucoup plus restreint et ne cherche pas à identifier des aires urbaines qui viendraient structurer le territoire européen. Elle se base sur une série de quinze indicateurs¹ bien plus variés que ceux du programme ESPON.

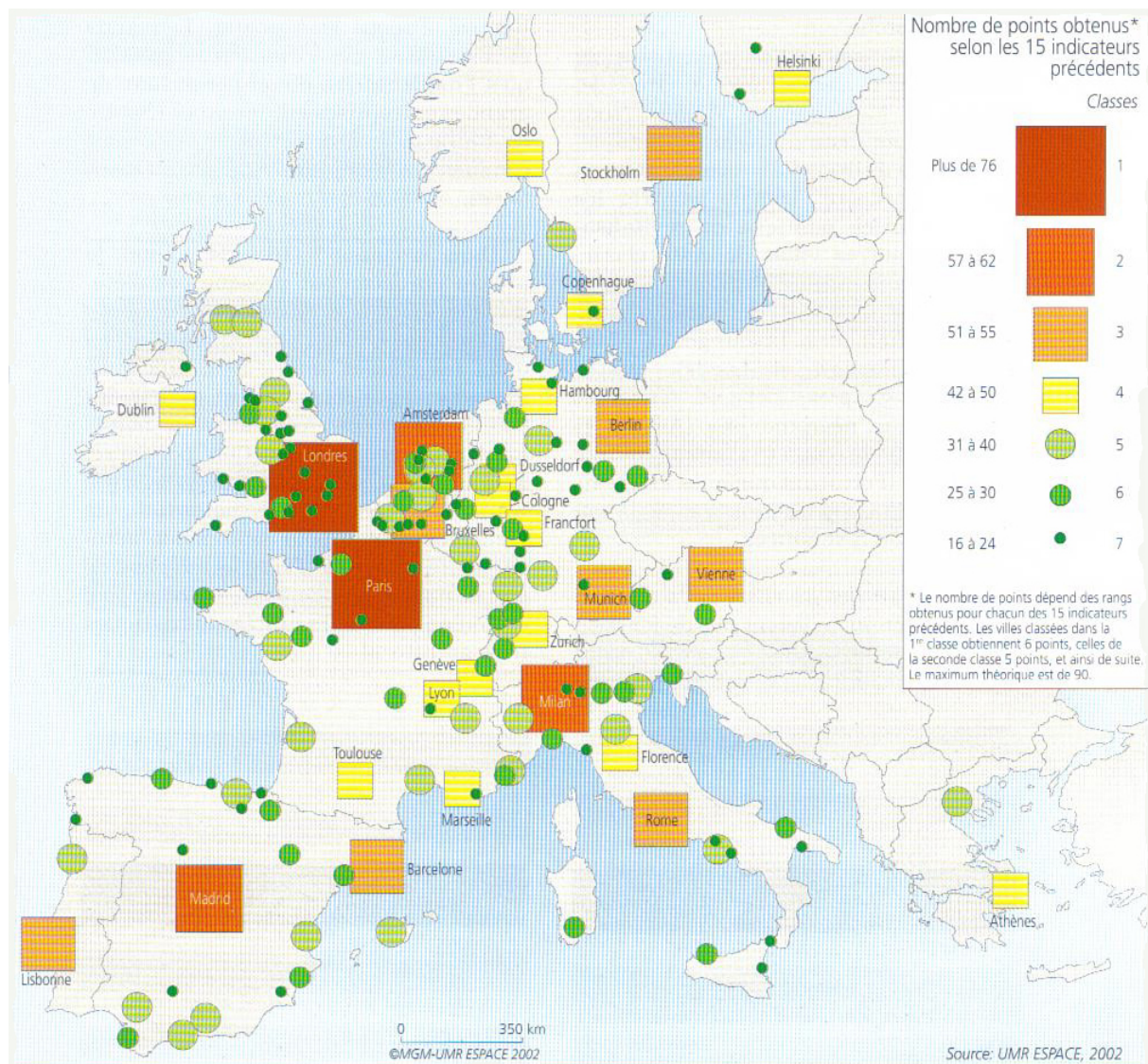
¹ La population des agglomérations en 2000, l'évolution de leur population de 1950 à 1990, le trafic de marchandises des ports, le nombre de passagers des aéroports, l'accessibilité des villes à l'échelle européenne, les sièges sociaux des plus grands groupes européens, les places financières, les foires internationales, les

Cette étude ne privilégie donc pas seulement des critères économiques, mais s'attache également à retranscrire le rayonnement culturel, touristique et scientifique de ces agglomérations. L'approche est donc sensiblement différente et donne dans le cas des agglomérations de Lyon et Hambourg un classement inverse puisque :

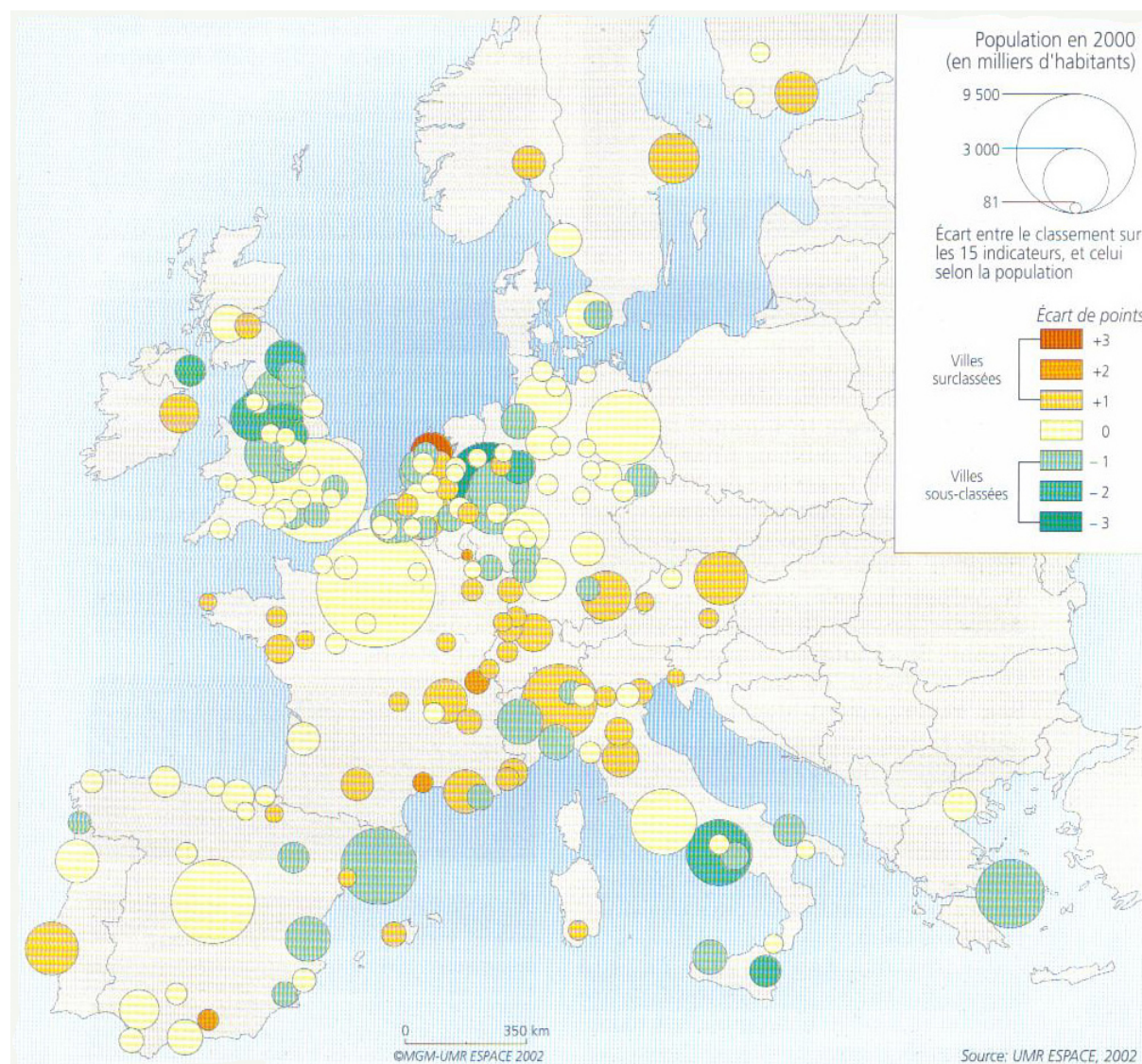
- Lyon se place au 17^{ème} rang européen,
- et Hambourg au 23^{ème} rang, en compagnie de la troisième ville française, Marseille, avec qui elle est d'ailleurs jumelée.

L'écart n'est certes pas très marqué car, finalement, elles appartiennent toutes les deux à la même classe quatre.

Classement des villes européennes



congrès internationaux, les musées, les touristes, les sites culturels, les étudiants, les éditions des revues scientifiques, les réseaux de la recherche européenne.

Niveau de rayonnement et taille des villes européennes

L'intérêt de cette étude est de montrer que le poids démographique et économique ne suffit pas à asseoir le positionnement européen d'une agglomération. Ainsi, le cas de Hambourg est particulièrement frappant : entre autres deuxième ville agglomérée d'Allemagne après Berlin, troisième pour le PIB, deuxième place financière allemande derrière Francfort-sur-le-Main, plus forte présence de représentations étrangères du pays (exception faite de Berlin), Hambourg ne se place finalement qu'en sixième position des villes allemandes derrière Berlin, Munich, Cologne, Francfort et Düsseldorf. Il est d'ailleurs intéressant de noter que sur les sept villes allemandes identifiées comme étant des MEGA de catégorie 1, quatre sont finalement ici comparables aux trois premières villes françaises : Lyon, Marseille et Toulouse (toutes des MEGA de catégorie 3).

L'analyse comparée faite pour le compte de la DATAR a mis l'accent sur des domaines plus vastes et a intégré des dimensions variées par rapport à l'étude sur le polycentrisme du programme ESPON. Ainsi, l'agglomération lyonnaise semble disposer de plus de leviers de développement que Hambourg car ils ne se concentrent pas uniquement dans l'activité

économique et financière. Si l'influence de Hambourg est certes réelle et encore très forte, son positionnement européen de premier plan relèverait en fait d'une image de la situation actuelle plutôt dépassée, car finalement assez partielle. Du coup, l'attractivité de l'agglomération lyonnaise paraît mieux assurée que celle de Hambourg : elle touche des domaines plus diversifiés. Appréhender le positionnement européen du Grand Lyon implique d'élargir la palette des indicateurs, alors que pour Hambourg, la place de premier plan acquise sur la scène européenne se concentre principalement sur une puissance économique et financière, sans que celle-ci soit, pour autant, un levier pour la constitution d'autres domaines d'attractivité.

C. Recherche d'un rayonnement supranational

Les différences relevées précédemment sur les caractéristiques du positionnement européen de chaque agglomération se retrouvent quasiment trait pour trait dans leur stratégie de rayonnement supranational :

- Hambourg mise avant tout sur le dynamisme et l'attractivité de ses activités économiques traditionnelles, l'industrie portuaire, la finance et les télécommunications, pour être les vecteurs de son influence internationale ;
- et le Grand Lyon cherche plutôt à véhiculer une image composite de l'identité lyonnaise tout en s'attachant à prendre une part active aux débats internationaux sur le développement durable.

1. Hambourg : jouer sur le dynamisme économique

Hambourg connaît une alternance politique depuis 2001 avec l'arrivée des Chrétiens démocrates au pouvoir (CDU). Cette nouvelle municipalité a lancé en 2002 un ambitieux modèle de développement (« Leitbild ») intitulé « Metropole Hamburg – Wachsende Stadt »¹. Ce programme étant analysé plus en détail ultérieurement (cf. II.A. *Hambourg : croître à n'importe quel prix ?*), seules les dispositions envisagées dans les domaines du rayonnement et de la politique d'ouverture internationale seront explicitées ici.

Ce modèle poursuit quatre buts² :

- « Erhöhung der Einwohnerzahl » (augmenter le nombre d'habitants) ;
- « Förderung des Wirtschafts- und Beschäftigungswachstums » (encourager une croissance de l'économie et des emplois) ;
- « Erhöhung der Verfügbarkeit von Wohnbau- und Gewerbeflächen » (augmenter l'offre en terrains à lotir ou pour l'implantation d'entreprises) ;
- « Steigerung der internationalen Attraktivität und Bekanntheit Hamburgs » (accroître l'attractivité internationale et la notoriété de Hambourg).

Le rayonnement supranational de l'agglomération passe donc :

- en premier lieu par le dynamisme économique et sa capacité à attirer les investissements, tout particulièrement étrangers. L'accent est mis sur les relations avec la Chine, zone géographique qui est le premier partenaire du port de

¹ Hambourg Métropole – la ville en croissance.

² In Freie und Hansestadt Hamburg (Staatliche Pressestelle), 2002, *Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt*.

Hambourg : la ville souhaite se positionner comme la tête de pont européenne des relations commerciales et économiques avec la Chine¹ ;

- et par l'organisation de manifestations d'envergure mondiale, comme accueillir les jeux olympiques ou des expositions internationales.

L'attractivité économique apparaît comme le moteur du rayonnement international : la municipalité fait le pari de la croissance, en particulier celle des emplois supérieurs. Cette richesse doit permettre l'organisation d'événements au retentissement international, ce qui, pour les dirigeants de Hambourg, devrait placer l'agglomération en concurrence directe avec Paris et Londres sur la scène européenne (pour, pourquoi pas, les supplanter), et être comptée au nombre des métropoles de rang mondial². Cette ambition peut paraître démesurée (si ce n'est pas mégalomane) ; en tout état de cause, l'objectif d'affirmation de Hambourg comme une ville influente et reconnue comme telle sera long à atteindre. Tout comme l'acquisition d'une notoriété par l'événementiel, suite à l'échec de la candidature olympique, la ville de Leipzig ayant été préférée à Hambourg pour représenter l'Allemagne dans la compétition pour l'organisation des jeux olympiques de 2012. Elle accueillera néanmoins en 2013 une exposition internationale consacrée aux jardins et à l'urbanisme intitulée « Internationalen Gartenbauausstellung ».

2. Le Grand Lyon : afficher une image de « ville durable »

Contrairement à l'Allemagne où Berlin ne se démarque pas nettement du reste des grandes villes au rang desquelles se trouvent Hambourg, Francfort-sur-le-Main, Munich, Düsseldorf, Cologne ou Stuttgart, l'armature urbaine française est dominée par la capitale Paris. La légitimité de l'affirmation des principales agglomérations françaises en tant que métropoles à l'influence supranationale n'est ainsi pas aussi évidente que pour leurs voisines allemandes.

Dans le cas de l'agglomération lyonnaise, la volonté de sortir de l'ombre parisienne a été définie dans le schéma directeur de 1992 avec le leitmotiv suivant « Lyon 2010, pour une métropole européenne » : l'ambition internationale était alors de situer la métropole lyonnaise parmi ce qu'elle appelle les « Eurocités », à savoir des métropoles européennes de référence : Barcelone, Milan, Genève, Zurich, Francfort, Düsseldorf, Manchester ou encore Turin. Cela passait :

- « par la nécessité de projets plus ambitieux,
- par une ouverture plus large aux échanges, à l'accueil et aux réseaux internationaux,
- par une ouverture géographique sur l'aire métropolitaine de Lyon et le réseau régional des villes,
- par l'affirmation de la fonction de capitale régionale de Lyon comprise comme tête de réseau des villes de la région et au-delà »³.

Cette première étape qui s'attachait à asseoir la suprématie régionale de la métropole pour lui permettre de rivaliser avec d'autres métropoles européennes, a incité le Grand Lyon à développer une approche par la stratégie prospective pour ses politiques territoriales et son

¹ Ibid. p. 44 : « Die Herausforderung für die Zukunft wird es sein, Hamburg zu einem europäischen Brückenkopf für und nach China zu entwickeln ».

² Ibid. p.4 : « Nur mit einer breiten Unterstützung und dem gemeinsamen Willen aller Hamburgerinnen und Hamburger wird es gelingen, Hamburg in der Spitzengruppe der internationalen Metropolen zu etablieren ».

³ In Syndicat mixte d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise (SEPAL), 1992, *Lyon 2010 : schéma directeur de l'agglomération lyonnaise*, p. 57.

développement spatial. Cette approche se caractérise depuis 2005 par une volonté de se démarquer et d'afficher une identité : c'est toute l'ambition du travail de prospective « Lyon 2020 ». Il est désormais question de « *vision d'avenir* », de valeurs et d'emblèmes distinctifs¹, d'adhésion, de visibilité : la recherche d'un rayonnement supranational ne se base plus uniquement sur une structuration du territoire et des secteurs d'activités, mais s'appuie sur leur représentation. Comme le définit le président du Grand Lyon et maire de Lyon Gérard Collomb, il s'agit désormais d'« *ajouter le « faire savoir » au savoir-faire* »². Le rayonnement n'est donc plus qu'une question de communication et de capacité à se montrer : « *Lyon 2020 vise ainsi à déterminer [les] objets symboliques susceptibles d'emporter une compréhension immédiate des caractéristiques propres à [la] métropole, pour en renouveler les images, les discours et les représentations* »³.

A ce travail de fond sur l'image métropolitaine s'ajoute un engagement international en faveur du développement durable qui participe de cette volonté de se montrer, de s'affirmer comme une métropole de premier plan :

- Le Grand Lyon est ainsi membre du réseau européen EUROCITES qui regroupent environ 120 villes de plus de 250 000 habitants, faisant même partie de son comité exécutif, qui comprend douze membres, et avec un statut de vice-présidence (la présidence étant actuellement assurée par Manchester). C'est un réseau de promotion du développement durable et d'échanges d'expériences, auquel ne participe d'ailleurs pas la Staatstadt de Hambourg.
- Et lors du sommet mondial pour le développement durable de Johannesburg en 2002, le Grand Lyon était la seule agglomération française représentée et surtout, elle est intervenue en tant que telle, et non au nom d'une quelconque organisation.

L'affirmation d'une identité métropolitaine lyonnaise d'influence mondiale ne passe pas par la reconnaissance de performances économiques, mais par la reconnaissance de son caractère et de ses engagements, qui doivent la faire percevoir comme un lieu d'expérimentations.

La recherche d'un rayonnement supranational affiche une ambition similaire dans les deux cas. Cependant, la méthode employée est assez différente. Pour Hambourg, la conviction d'une puissance économique de premier plan paraît suffire aux élites dirigeantes pour assurer le rayonnement international de la métropole : il se base sur son aura supposée naturelle à l'échelle internationale. Exceptés des jumelages et des partenariats bilatéraux (en particulier avec Chicago, Shanghai, Osaka, Prague ou Saint-Petersbourg), Hambourg ne fait partie d'aucun réseau, qu'il soit européen ou mondial. Elle ne s'engage pas, mais cherche plutôt à se distinguer par ses performances économiques. L'exemple du Grand Lyon n'est pas totalement inverse, mais celui-ci ne se contente pas d'affirmer son pouvoir économique. Au contraire, l'ambition internationale passe à la fois par l'élaboration d'une stratégie prospective, qu'elle soit spatiale ou identitaire, et par un engagement manifeste en faveur du développement durable.

¹ Qui concerne huit thématiques : les fleuves, la gastronomie, la lumière, la mode, la santé, la solidarité, le cinéma et les nouvelles images, la danse et les arts vivants.

² In Grand Lyon communauté urbaine, 2005, *Lyon 2020 Vision métropolitaine : Partager un futur*, lettre d'information n°1 (juin) de « Lyon 2020 », p. 1.

³ Ibid. p.2.

BILAN

Cette première approche comparée des cas du Grand Lyon et de Hambourg apporte déjà quelques éléments pour apprécier leur positionnement éventuel en faveur du développement durable. Alors que ces deux agglomérations d'envergure métropolitaine ont l'ambition de s'affirmer sur la scène internationale et d'être des espaces incontournables parmi les grandes villes européennes, la notion de développement durable apparaît dans l'exemple du Grand Lyon comme un rouage essentiel de la stratégie de rayonnement international, ce rôle étant quant à lui joué par la notion de croissance (en grande partie économique) pour ce qui est de Hambourg. D'un côté l'on recherche l'innovation, la nouveauté, et de l'autre, l'on cherche plutôt à s'appuyer sur les « valeurs sûres ».

L'intérêt que peut représenter le développement durable pour la promotion du territoire n'est donc pas perçu de la même manière. Pour le Grand Lyon, il constitue l'élément central de la réflexion actuelle ; alors qu'à Hambourg, il n'est pas tellement mis en exergue. Le chapitre suivant (cf. II. *Leur stratégie de développement : quelle place pour la notion de développement durable ?*) viendra d'ailleurs préciser cette assertion.

Enfin, les composantes morphologiques observées montrent également des différences intéressantes, que le tableau synthétique ci-dessous vient résumer :

	Grand Lyon	Hambourg
Modèle urbain	Affirmer l'urbanité et préserver les espaces naturels / verts / agricoles. ⇒ concentration des espaces bâtis d'où des densités très fortes dans le cœur de l'agglomération.	Privilégier un cadre (bâti) verdoyant. ⇒ tendance à l'installation en périphérie du cœur urbain d'où des densités encore fortes observées en-dehors de l'Innenstadt.
Conception de l'espace vert	Basée sur le collectif : il faut que chaque habitant puisse avoir accès dans un rayon assez restreint à au moins un espace vert public (peu importe sa taille). ⇒ l'espace est partagé.	Centrée sur l'individu : il faut que chaque habitant puisse disposer d'un minimum de m ² d'espace vert. ⇒ l'espace est individualisé.
Perception de l'élément aquatique	La Saône, le Rhône, l'Elbe et l'Alster sont perçus comme des vecteurs identitaires majeurs (devenant ainsi des axes de développement urbain ⇒ il faut pouvoir accéder aux berges et investir ces sites par l'urbain), mais : Leur fonction est avant tout patrimoniale et liée aux loisirs. ⇒ en faire des espaces publics à part entière.	C'est la dimension économique de l'Elbe et de ses canaux ou ramifications qui prime. ⇒ ces rives sont une vitrine (économique ou sociale).

Les agglomérations lyonnaise et de Hambourg poursuivent des objectifs somme toute assez similaires, mais les orientations choisies pour les atteindre ou bien les conceptions qui les sous-tendent sont finalement plutôt contrastées.

II. LEUR STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT : QUELLE PLACE POUR LA NOTION DE DEVELOPPEMENT DURABLE ?

La première partie de ce mémoire a mis en évidence les deux niveaux de lecture d'un « projet d'urbanisme » (cf. 1^{ère} partie *Cadre conceptuel et théorique – I.B.2. Qu'est-ce qu'un grand projet d'urbanisme ?*). Ce présent chapitre II se concentre sur le niveau conceptuel, à savoir les programmes urbains dans lesquels est définie la stratégie de développement de chacune des deux agglomérations.

Le chapitre précédent a déjà mis en lumière l'engagement affiché et quasi promotionnel du Grand Lyon en faveur du développement durable, alors que Hambourg semble rester en retrait sur cette thématique. Chaque stratégie découle d'orientations politiques et implique des modes d'organisation et de communication spécifiques. L'analyse des programmes urbains ne doit pas se limiter aux seuls diagnostics réalisés, objectifs et enjeux identifiés, ou dispositions prévues dans les documents de référence, mais elle doit également tenir compte du jeu d'acteurs, ou tout du moins de l'implication des différents partenaires concernés par les programmes.

Par conséquent, leur étude s'est concentrée sur deux aspects principaux :

- elle s'intéresse d'une part au projet politique mis en œuvre en tant que tel par chaque équipe dirigeante, à savoir le « Senat » (équivalent de l'équipe municipale) pour Hambourg et le conseil communautaire pour le Grand Lyon ;
- et elle s'attache à apprécier l'engagement et l'organisation des différents acteurs concernés, qu'ils élaborent, mettent en œuvre ou donnent simplement leur avis sur le programme.

Cette double approche permet ainsi de caractériser la façon dont est pris en compte le développement durable dans chacun des programmes : l'engagement est-il visible mais également lisible ?

D'autre part, Hambourg et le Grand Lyon (de même que les communes de Villeurbanne et de Vénissieux) sont signataires de la Charte d'Aalborg, signature qui date de 1999 pour le Grand Lyon (et peut-être de 1996 pour Hambourg). Comme nous l'avons déjà vu (cf. 1^{ère} partie *Cadre théorique et conceptuel – I.B.1. Définir une échelle d'étude*), cette charte propose un cadre pour la réflexion et l'intervention sur l'urbain. Au regard des programmes urbains étudiés, comment se manifeste et se concrétise l'adhésion à cette charte ? Les principes présents dans la charte se retrouvent-ils dans les programmes urbains, et si oui sous quelle forme ?

Afin de répondre à ces quelques questions, les paragraphes suivants se concentrent successivement sur chaque agglomération afin de qualifier leur stratégie de développement.

A. Hambourg : croître à n'importe quel prix ?

Déjà en partie évoqué précédemment, le programme urbain mis en œuvre à Hambourg se base quasi exclusivement sur la notion de croissance (« Wachstum ») : c'est elle qui doit assurer l'équilibre de l'agglomération, en particulier dans les domaines du social et de l'économique, tout en favorisant un cadre de vie attractif, sous-entendu le plus verdoyant possible en conformité avec l'image de « Grüne Stadt ».

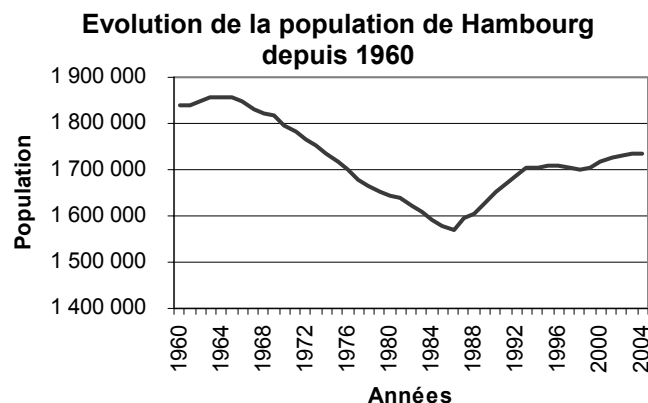
Dans un premier temps, l'analyse de ce programme devra permettre d'identifier les éléments qui font éventuellement référence à la notion de développement durable dans ce qui dicte actuellement la ligne politique adoptée par la municipalité. Dans un second temps, l'attention sera portée sur les organismes ou particuliers concernés directement par la mise en œuvre d'actions en faveur du développement durable. En particulier pour ce qui touche la municipalité de Hambourg, il s'agira de voir si la prise en compte (ou non) du développement durable se limite à des aspects urbanistiques ou, au contraire, s'intéresse à d'autres domaines.

1. « Metropole Hamburg – Wachsende Stadt » : un programme urbain basé sur la croissance

Le programme de référence qui définit le cadre du développement de l'agglomération, qui oriente toutes les actions à entreprendre et qui doit finalement inspirer les autres programmes thématiques et documents de planification ou réglementaires, se présente comme un modèle (« Leitbild ») : il s'agit de définir et défendre une vision particulière du territoire.

Les justifications pour la mise en œuvre d'un tel programme :

Le débat national sur les tendances du développement urbain (« Stadtentwicklung ») qui prévaut actuellement en Allemagne oppose deux types de ville : d'un côté, la ville en déclin, la « schrumpfende Stadt », de l'autre celle en croissance, la « wachsende Stadt ». Ce débat est particulièrement fourni, surtout que les mesures prises à la suite de la réunification n'ont pas permis de combler les difficultés des nouveaux Länder de l'Est, et que leurs principales agglomérations ont vu leur population diminuer conséquemment et le chômage rester à un niveau élevé (en général, il est supérieur à 15 voire 20% contre une moyenne nationale qui tourne autour de 10-11%).



Source : Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein.

Ce modèle de « schrumpfende Stadt » peut, rétrospectivement, être attribué à la situation qu'a connue Hambourg avant la fin des années 80. En effet, comme l'illustre le graphique ci-contre, Hambourg a vécu du milieu des années 60 jusqu'au milieu des années 80 une crise démographique qui s'est accompagnée de difficultés économiques. La chute du Mur de Berlin a permis une reprise économique grâce à une augmentation significative des activités portuaires, ce qui du même

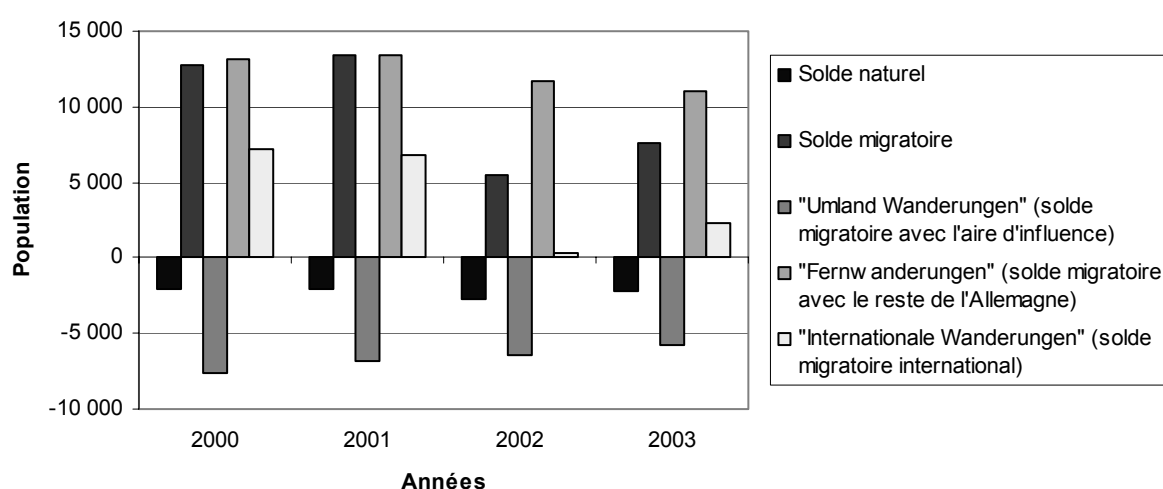
coup a attiré de nouvelles populations, d'où l'essor démographique observé depuis. Cet essor tend cependant à se stabiliser, et le niveau de quelques indicateurs démographiques questionne son évolution et peut l'influer négativement en le limitant :

- l'accroissement naturel est négatif (et cela depuis au moins 1970¹), ce qui est d'ailleurs une donnée structurelle à l'ensemble de l'Allemagne. L'essor démographique passe donc avant tout par le solde migratoire ;

¹ Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2004, *Statistisches Jahrbuch Hamburg 2004/2005*, p.16.

- ce dernier est largement positif pour Hambourg ; cependant il diffère selon les aires de provenance et de destinations. Comme le montre l'histogramme ci-dessous, Hambourg gagne des habitants grâce à l'arrivée d'étrangers et de personnes qui vivaient en dehors de son aire d'influence. En revanche, le solde migratoire au sein de l'« Umland » profite plus aux communes du Schleswig-Holstein et du Niedersachsen limitrophes qu'à la Staatstadt, et ses émigrants sont généralement des couples avec enfants. Cela participe du mouvement de périurbanisation évoqué dans le paragraphe sur les modèles urbains de chaque agglomération (cf. I.A.3. *Occuper l'espace : entre urbanité et étalement urbain*). Et la présence de nombreuses infrastructures de type autoroutier ainsi que de trois lignes de S-Bahn régulières dont presque tous les terminus se trouvent hors de la Staatstadt favorise ce départ vers la périphérie de l'agglomération.

Evolution de soldes naturel et migratoires depuis 2000



Source : Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein.

L'enjeu principal du « Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt » élaboré en 2002 est donc de maintenir la population sur son territoire et d'en attirer de nouvelles, avec deux groupes cibles : d'une part les ménages à haut revenu, et d'autre part les familles. Si la présence des secondes engendre des dépenses publiques, en matière d'éducation notamment, l'augmentation du nombre de ménages à haut revenu doit assurer l'équilibre (voire l'excédent...) budgétaire des finances publiques grâce à leurs contributions fiscales¹. L'argumentation paraît toutefois assez simpliste et à prendre avec beaucoup de précautions ; cependant elle reste claire et convaincue : augmenter le nombre d'habitants concourt à rendre la ville plus riche.

Une variété de domaines concernés :

Ce premier enjeu s'accompagne de trois autres déjà en partie évoqués précédemment (cf. I.C.1. *Hambourg : jouer sur le dynamisme économique*) qui concernent les performances économiques, la disponibilité foncière et l'attractivité et la renommée internationales. Pour y répondre, six axes stratégiques d'action principaux ont été définis (cf. encadré page suivante). Ce programme balaie ainsi une grande variété de domaines, proposant à la fois des

¹ Freie und Hansestadt Hamburg (Staatliche Pressestelle), 2002, *Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt*, p.11-13.

orientations vagues qui n'engagent pas réellement une obligation précise de résultats (comme la question des transports), et des propositions assez ciblées (comme celles concernant les familles).

Le modèle « Metropole Hamburg – Wachsende Stadt »

Six principaux axes stratégiques d'action :

- « Flächenangebot und Ressourcenmanagement » (l'offre en terrains à bâtir et la gestion des ressources naturelles) : il s'agit avant tout de favoriser un développement interne (« Innenentwicklung ») autour de centres hiérarchisés ainsi qu'une densification accrue (« Nachverdichtung ») des espaces urbanisés, ce qui passent par la reconversion de terrains, comme par exemple ceux en friche (« Brachen »), les jardins familiaux (« Kleingartenflächen ») ou encore les propriétés sous-utilisées (« untergenutzte Grundstücken ») ;
- « Förderung des Wirtschafts- und Beschäftigungswachstums » (soutien à la croissance de l'économie et de l'emploi) : cela passe principalement par une politique de « Kompetenz-Cluster »¹ qui s'apparente finalement à celle des pôles de compétitivité français ;
- « Familienförderung » (soutien aux familles) : ce troisième axe est la base du modèle de « wachsende Stadt ». Les actions qui s'y rapportent concernent l'augmentation du nombre de places dans les structures d'accueil équivalentes aux écoles maternelles françaises, encouragent la mise en place d'activités extrascolaires au sein des établissements l'après-midi, ou prévoient des réductions dans les transports en commun notamment (l'idée étant que cette charge financière ne doit pas excéder celle supportée par un couple sans enfants) ;
- « Mobilitätsmanagement » (gestion des déplacements) : ils sont davantage pensés en terme d'accessibilité à l'agglomération depuis les communes limitrophes (extension de lignes de S-Bahn) ou le reste de l'Allemagne (rénovation et aménagement de voies d'accès autoroutières, mise en ligne à grande vitesse de la liaison ferrée Hamburg – Berlin par exemple). Les déplacements internes à l'agglomération ne sont pas évoqués, si ce n'est par le biais de l'information des usagers et des automobilistes via la télématique ;
- « Steigerung der internationalen Attraktivität » (renforcement de l'attractivité internationale) : l'accueil de manifestations sportives, culturelles et touristiques d'envergure mondiale, de congrès et de foires, ainsi qu'une restructuration du centre-ville (des rives du Binnenalster au nouveau quartier « die HafenCity ») et de l'île de Wilhelmsburg (projet « Sprung über die Elbe ») doivent faire de Hamburg une ville de référence sur la scène internationale ;
- « Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg und Kooperationen mit anderen Metropolregionen » (collaboration au sein de la région métropolitaine de Hamburg et coopération avec les autres régions métropolitaines) : cela concerne entre autres une réflexion à mener avec les communes limitrophes du Schleswig-Holstein et du Niedersachsen pour créer éventuellement une structure intercommunale, ainsi qu'un partenariat avec Berlin, Copenhague et Malmö dans le cadre du programme européen INTERREG.

Trois autres axes stratégiques les complètent qui touchent plutôt la mise en œuvre du programme : l'implication du public, le partage des compétences entre le « Senat » et le « Bürgerschaft » (assemblée élue, équivalent du Landtag dans les autres Länder et dont sont issus les membres du Senat), ainsi que la création d'un fonds dédié à ce programme.

Source : Freie und Hansestadt Hamburg (Staatliche Pressestelle), 2002, *Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt*.

Finalement, le contenu global apparaît plutôt consensuel, et parfois un peu fourre-tout. En fait, il s'agit avant tout d'adopter une posture dynamique et volontariste orientée vers le « toujours plus » (d'habitants [en particulier ceux avec des revenus conséquents], d'enfants, d'emplois, de richesses, de notoriété, de reconnaissance, ...), ce qui est considéré comme la base de la croissance. Les opérations d'aménagement urbain, aux premiers rangs desquels « die HafenCity » et « Sprung über die Elbe », doivent assurer cette vitalité, tout comme la traduire concrètement, c'est-à-dire répondre exactement aux aspirations exprimées. Elles sont

¹ Ces « Kompetenz-Cluster », au nombre de six, concernent les domaines des sciences de la vie, des nanotechnologies et de l'optique, des télécommunications et des médias, de l'industrie aéronautique, des activités portuaires et logistiques, ainsi que du commerce avec la Chine.

ainsi directement destinées aux publics cibles, accueillent certains secteurs d'activités relevant de la politique des « Kompetenz-Cluster », et sont considérées comme des vecteurs promotionnels du dynamisme de l'agglomération. Ce dernier point (la promotion du territoire) est certainement l'élément central de ce « Leitbild ».

Un dispositif conçu comme un outil de communication :

Le modèle « Metropole Hamburg – Wachsende Stadt » est avant toute chose un slogan qui accompagne le désormais classique « die grüne Metropole am Wasser ». D'ailleurs, le document sur lequel s'appuie ce mémoire a été élaboré par le service de presse (« Pressestelle ») de l'administration municipale : il s'agit donc apparemment d'un communiqué de presse, et non du document officiel de référence (au cas où il en existerait effectivement un) qui engage le « Senat » à rendre périodiquement compte de son action. Il n'est donc en rien contraignant, et ne présente aucun plan d'action temporel et ou financier.

D'ailleurs, son côté marketing est clairement affiché et revendiqué. La volonté de séduire est manifeste. Le vocabulaire utilisé pour résumer l'ambition du modèle élaboré est d'ailleurs très emphatique : « *Ziel des Senats ist es, Hamburg durch einen Entwicklungsschub wieder zu einer wachsenden und pulsierenden Metropole mit internationaler Ausstrahlung zu entwickeln* »¹.

Enfin, le portail Internet officiel du « Leitbild » ne comporte aucun document officiel, mais a plutôt été conçu comme une porte d'entrée virtuelle dans l'agglomération, avec des présentations sommaires de ses atouts économiques / scientifiques / technologiques / etc., et de ses principales opérations d'urbanisme. La fonction première de ce site est de donner à l'internaute toutes les informations nécessaires pour qu'il ait d'abord envie et puisse ensuite facilement venir s'installer à Hambourg...

Une quasi absence de la notion de développement durable :

Finalement, quelle est la place accordée au développement durable dans ce modèle ? Elle apparaît comme extrêmement réduite, voire inexistante.

En effet, le document présenté comme étant de référence se compose de trois parties :

- une présentation du cadre de l'élaboration du modèle (≈ 13 pages) : la situation démographique et économique de départ, les effets attendus sur le budget, les conditions générales de politique financière et celles liées au développement durable ;
- l'énoncé des quatre enjeux du modèle (≈ 7 pages) ;
- et l'exposé des axes stratégiques d'action (≈ 50 pages).

Le paragraphe consacré au développement durable occupe à peine une demie page (le texte est repris in extenso dans l'encadré page suivante), et se contente de considérations très générales. La conception de cette notion apparaît, en outre, quasi exclusivement économique, puisqu'elle est associée à des expressions telles que la croissance (« Wachstum »), la création de valeur (« Wertschöpfung »), les potentiels d'un marché (« Marktpotentiale »), ou la compétition (« Wettbewerb »). Finalement, elle se rapproche fortement de la vision qu'en donne le MEDEF en France avec son slogan « le développement durable, un accélérateur de croissance pour les entreprises ».

¹ Ibid. p.4 : Le but du Senat est de faire de nouveau de Hambourg une métropole trépidante et en croissance, au rayonnement international, et ce grâce à une envolée du développement (!).

Contrairement à tout ce qui a pu être développé dans la première partie de ce mémoire de recherche (où il était argumenté que parler du développement durable dans une optique uniquement de croissance n'avait pas de sens et pouvait même être une contradiction en soi), la conception retenue par Hambourg s'échine pourtant à associer ces deux notions. L'argumentation reste néanmoins assez rhétorique, voire même poussive. Il en ressort une impression de perplexité : pourquoi avoir écrit ces quelques lignes qui n'apportent rien à la compréhension et à la justification des choix effectués, et alors surtout qu'à aucun moment dans le reste du document il n'en est fait mention et qu'il n'en est même plus du tout question dans le document publié l'année suivante¹ ? L'argumentation développée dans l'extrait ci-dessous n'a pas de réel intérêt ; elle laisse plutôt transparaître l'idée qu'« il n'était pas possible de ne pas en parler ». C'est comme si l'on ne pouvait pas élaborer un programme urbain quel qu'il soit sans réserver un couplet rituel sur le développement durable.

Cette notion n'inspire donc en rien le programme urbain de Hambourg.

Rahmenbedingung "Nachhaltige Entwicklung"

« Wachstum und Nachhaltigkeit sind gut miteinander vereinbar, wenn das Wachstum im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung insbesondere ein beschäftigungsintensives Wachstum der Wertschöpfung ist, das möglichst entkoppelt wird vom Verbrauch an knappen natürlichen Ressourcen. Mit einem solchen Wachstum ist in der Regel nicht nur erhöhte Kosteneffizienz verbunden. Nachhaltigkeit wirkt auch als Innovationsmotor, mit dem neue Marktpotentiale, insbesondere im globalen Wettbewerb und auch für die klein- und mittelständischen Unternehmen, erschlossen werden können. Mit Blick auf die Entwicklungsstrategien für die wachsende Stadt besteht insbesondere bei folgenden Aufgaben die Herausforderung, Wachstum und nachhaltige Entwicklung über Win-Win-Lösungen im Einklang miteinander zu realisieren:

- *Flächenmanagement: Ein sorgsamer Flächenverbrauch, auch zum Schutz von biologisch wertvollen Flächen und von Erholungsräumen, wird angestrebt. Deshalb gilt der Grundsatz: Sanierung von Flächen ist möglichst der Neuerschließung vorzuziehen. Zentrale Instrumente sind die Wiedernutzbarmachung bisheriger Brachflächen (Flächenrecycling) sowie die Schaffung eines modernen Flächeninformationssystems.*
- *Nachhaltiges Wirtschaften: Hamburger Unternehmen werden darin unterstützt, Wachstum und Ressourcenverbrauch zu entkoppeln und nachhaltigkeitsfördernde Innovationen zu realisieren. Dies soll vorwiegend auf kooperativem Wege zwischen Staat und Wirtschaft und im Rahmen von freiwilligen Vereinbarungen betrieben werden. Wesentliche Instrumente sind die laufenden Förderprogramme „Unternehmen für Ressourcenschutz“ sowie die Vereinbarung eines Umweltpaktes für Hamburg zwischen Staat und Wirtschaft.*
- *Klimaschutz: Mit Blick auf die Mitverantwortung Hamburgs für das Weltklima wird angestrebt, die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Hier gilt es insbesondere, verursachergerechte und marktkonforme Instrumente zu schaffen, die wirkungsvolle Anreize zur Reduzierung der Emissionen bieten. »*

Source : Freie und Hansestadt Hamburg (Staatliche Pressestelle), 2002, *Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt*, p.16-17

Cette absence de prise en compte des principes du développement durable, ne serait-ce qu'en tant qu'une simple base de réflexion, est encore plus criante quand on sait que le « Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt » remplace le programme élaboré en 2001 par l'équipe précédente (majorité SPD – Bündnis 90 / Die Grünen), et plus spécifiquement par le « Umweltbehörde »². Il était intitulé « Kursbuch Umwelt – Ziele für ein zukunftsfähiges Hamburg »³, et était très orienté vers la protection de l'environnement. Son sous-titre était

¹ Freie und Hansestadt Hamburg (Staatliche Pressestelle), 2003, *Fortschreibung des Leitbildes: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt*.

² Service municipal de l'environnement dirigé par le « Senator » (≈ adjoint) en charge de cette thématique.

³ Indicateur (au sens d'indicateur des chemins de fer) de l'environnement – Objectifs pour une agglomération de Hambourg pleine d'avenir.

même « Umweltgerechte, nachhaltige Entwicklung – Ein neues Leitbild fordert Hamburg »¹. Ses orientations stratégiques concernaient cinq champs d'action :

- « Schutz des Naturhaushalts » (protection des habitats naturels) ;
- « Ressourcenschonung » (préservation des ressources naturelles) ;
- « Klimaschutz » (protection du climat) ;
- « Schutz der menschlichen Gesundheit » (protection de la santé humaine) ;
- « Kommunale Lebensqualität » (qualité de vie communale).

Chaque orientation était déclinée en axes puis actions pour lesquelles il était précisé si elles participaient d'une démarche à court, moyen ou long terme. Par ailleurs, ce document s'inscrivait dans un processus d'élaboration de l'Agenda 21. Ce dernier a été abandonné dès l'arrivée au pouvoir de la nouvelle majorité CDU en 2002.

Les considérations environnementales ont donc laissé la place à des préoccupations essentiellement économiques.

2. Le développement durable ou la cinquième roue du carrosse ?

Alors que le programme urbain de Hambourg fait l'impasse sur la notion de développement durable, est-elle pour autant totalement absente de l'action publique ou de l'engagement citoyen ?

Le « Senat » : un faible engagement et peu lisible

L'administration municipale se compose de neuf services (les « Behörden »), dont celui chargé du développement urbain et de l'environnement (« Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt » ou BSU). Lui est rattachée une cellule de communication en charge de la promotion du développement durable : la « Projektstelle Nachhaltige Entwicklung ». Sa fonction est seulement d'informer le public, d'éditer des prospectus pédagogiques et de conseiller l'action du BSU sur cette thématique.

En fait, l'engagement en faveur du développement durable n'est pas à chercher dans les politiques d'urbanisme, mais dans celles d'éducation. En effet, la « Projektstelle Nachhaltige Entwicklung » a élaboré en 2005 un programme intitulé « Hamburg lernt Nachhaltigkeit ». Il s'inscrit dans le cadre de la campagne des Nations Unies pour une décade (2005-2014) d'éducation au développement durable. Le programme de Hambourg se compose d'un plan détaillé d'actions (76 au total) qui couvrent différentes structures du monde de l'éducation :

- les garderies (« Kindertageseinrichtungen ») ;
- les écoles primaires et secondaires (« Schule ») ;
- les formations professionnelles, continues ou non (« Berufliche Aus- und Fortbildung ») ;
- l'enseignement supérieur (« Hochschule ») ;
- la formation continue générale et politique (« Allgemeine und politische Weiterbildung ») ;
- l'enseignement informel (« Informelles Lernen »).

Mais pour ce qui est de l'urbanisme proprement dit, rien n'est affiché comme relevant directement du développement durable, ni ne semble inspiré par lui. L'exemple de la politique des transports est sur cette question assez éloquent : la ligne choisie est de donner la priorité à

¹ Un développement juste pour l'environnement et durable – Hambourg revendique un nouveau modèle.

la voiture individuelle, même en centre-ville. Alors que la construction de nombreux parcs relais (les « Park & Ride ») à proximité des stations de S-Bahn (et tout particulièrement en zone périphérique) dans les années 80 et 90 a pu faire de Hambourg une agglomération pilote sur ce sujet, la nouvelle municipalité a décidé au contraire de permettre aux voitures d'accéder à l'Innenstadt plus aisément et plus facilement. Ainsi, dès son arrivée au pouvoir, ont été annulées certaines limitations de vitesse, des aménagements de pistes cyclables, des suppressions de places de stationnement, ainsi que la remise en service du tramway sur un premier tronçon de 42 km prévue sur un délai de quinze ans, et tout cela alors que des élargissements de voies existantes furent immédiatement programmées¹.

L'approche du développement durable par le « Senat » est donc pour le moins curieuse et notamment à contre-courant des considérations actuelles sur la place de la voiture en ville. Si aucune démarche urbaine relevant directement du développement durable et menée par la municipalité n'existe à l'heure actuelle, cela n'empêche pas pour autant cette dernière à apporter son soutien à des initiatives privées innovantes.

Les acteurs privés : très engagés, mais isolés ?

L'absence d'engagement clair en faveur du développement durable de la part du « Senat » n'est en rien le reflet des préoccupations d'acteurs privés. Au contraire, l'engagement se trouve avant tout au sein de la société civile, parmi des particuliers ou des associations.

Ainsi, tout le travail du « Zukunftsrat »² est de participer à ce mouvement de prise de conscience par tout un travail de lobby sur le développement durable. Créé en 1996, avec le soutien de l'équipe municipale de l'époque et dans l'optique d'élaborer un Agenda 21 local, cet organisme se considère comme étant une Organisation Non Gouvernementale (ONG). Elle se présente comme « *eine offene Plattform bzw. ein öffentliches Forum von und für Institutionen, Verbände, Unternehmen und Initiativen* »³ (une plateforme ouverte, ou plutôt un forum public, pour et réunissant des institutions, des groupements, des entreprises et des comités d'action ou de défense). Cette ONG se veut à la fois être :

- une instance de veille : elle a élaboré un système d'indicateurs pour évaluer la position de Hambourg dans le domaine du développement durable appelé HEINZ (Hamburger Entwicklungs-INDikatoren Zukunftsfähigkeit⁴). La version 2005 de cette évaluation chiffrée comporte une liste de 31 objectifs (cf. *Annexe IV*), évalués chacun par un ou deux indicateurs, qui sont classés en quatre catégories : 31 font directement référence aux trois dimensions classiques du développement durable (économie, environnement, social) auxquels s'ajoute un dernier objectif présenté comme relevant du domaine de la gouvernance. Ils sont en outre accompagnés chacun d'un niveau à atteindre à l'horizon 2020 pour tenter de faire de Hambourg une « ville durable ». Cette liste peut paraître hétéroclite et le choix de certains indicateurs assez arbitraire (par exemple, l'indicateur n°5 sensé mesurer le soutien à la solidarité Nord-Sud par un commerce équitable de produits éco responsables représente la part du café labellisé commerce équitable par l'entreprise Budnikowsky dans les ventes totales de café). De plus, certains objectifs ne sont pas encore évalués du fait de l'absence d'indicateur ;
- un lieu de débat et de réflexion par l'organisation de journées thématiques ;

¹ In NOËL Denise et KOSSAK Florian, 2002, *Hambourg*, p. 55.

² Conseil pour l'avenir.

³ www.zukunftsrat.de.

⁴ Indicateurs de développement sur les perspectives d'avenir de Hambourg.

- un centre de compétences et de référence pour toute initiative en faveur du développement durable ;
- et une force de propositions pour le territoire de Hambourg et qui émet des avis critiques sur la politique et les projets de la Staatstadt.

Si cette ONG reçoit encore une subvention de la part de la municipalité (mais qui pourrait prochainement être supprimée), son indépendance et ses prises de position l'opposent régulièrement à l'équipe dirigeante. Celle-ci ne la reconnaît d'ailleurs pas comme un interlocuteur privilégié à consulter lors de l'élaboration de ses politiques ou à seulement associer aux discussions sur ses projets phares. En somme, l'action actuelle du « Zukunftsrat » est presque uniquement contestataire.

Finalement, les actions concrètes par intervention directe sur le tissu urbain sont à chercher du côté des acteurs privés. En effet, plusieurs opérations immobilières récentes réalisées par des promoteurs privés ou des coopératives de particuliers se présentent comme alternatives, innovantes et militantes, au nombre desquelles :

- des quartiers sans voiture (« Autofreiesiedlung ») ;
- des maisons passives (« Passivhäuser ») ;
- ou des habitations dont la source d'énergie est renouvelable (essentiellement grâce à des panneaux solaires).

Deux quartiers récents sont particulièrement exemplaires :

- le projet « Saarlandstraße » : situé dans le quartier de Barmbek (au nord-est de l'Aussenalster), cet îlot de 3,5 ha est une « Autofreiesiedlung » qui est en passe d'être achevée (les travaux ont commencé en 1997). Elle compte 220 unités d'habitation avec seulement 30 places de stationnement (soit une moyenne de 0,13 place par unité d'habitation), qui sont exclusivement destinées aux visiteurs et aux véhicules en partage (système du « car-sharing »). La desserte en transports en commun est assez bonne avec deux lignes de bus à proximité (17 lignes et deux bus de nuit dans un rayon de 600m), et un accès proche au réseau de métro (une station de U-Bahn à 450m et une de S-Bahn à 900m). Réalisée en grande partie par des coopératives immobilières privées locales, cette opération a bénéficié du soutien de la municipalité via la commande d'une étude comparative sur trois quartiers de Hambourg qui sont plus ou moins engagés dans cette démarche de quartier sans voiture ;
- le projet « An der Rennkoppel » à Heimfeld (arrondissement de Harburg) : construit sur des terrains appartenant à une maison de santé, cet îlot occupe une surface d'1,5 ha et se compose de 85 unités d'habitation dont la construction a débuté en 2003. Il fait partie d'un programme européen de promotion de l'énergie solaire intitulé « European Solar Building Exhibitions » qui regroupe douze partenaires, tout comme l'îlot « Bei der Windmühle » situé à Wilhelmsburg (également arrondissement de Harburg). Leur inauguration a donné lieu à une exposition en mai et juin 2005 (« die Solar-Bauausstellung Hamburg 2005 ») soutenue par la municipalité, et qui présentait les choix techniques et architecturaux retenus, touchant principalement au domaine de l'énergie. Ainsi, près de 100% des besoins pour le chauffage sont couverts par des énergies renouvelables (panneaux solaires), et environ 30% des habitations répondent aux critères de l'habitat passif. Un système de ventilation naturelle complète le dispositif. Tout comme pour « Saarlandstraße », l'opération a été menée par des promoteurs immobiliers ou des coopératives immobilières privées locales. Cette opération est avant tout destinée à de jeunes ménages, en particulier des couples avec enfants.

A travers ces deux exemples, se distingue clairement un engagement en faveur du développement durable de la part de certains acteurs privés. La volonté de bâtir des quartiers alternatifs limitant l'usage de la voiture, favorisant les circulations douces, réduisant la consommation d'énergie ou promouvant des formes d'habitat qui privilégient les énergies renouvelables, est avant tout le fait de promoteurs immobiliers ou de coopératives qui rassemblent des particuliers souhaitant construire. Le développement durable apparaît donc comme une préoccupation forte émanant des acteurs privés, alors qu'il est quasiment absent de la ligne politique défendue et mise en œuvre par la municipalité actuelle de Hambourg.

Finalement, le développement durable semble essentiellement relever du domaine de la prise de conscience citoyenne individuelle, prise de conscience et engagement qui restent encore le fait de personnes convaincues et presque militantes (le nombre de quartiers – ou plus justement d'îlots – exemplaires doit vraisemblablement tourner autour d'une petite dizaine). La municipalité se contente pour sa part d'appuyer plus ou moins directement certaines opérations, mais ne considère pas cette notion comme une base, un cadre théorique venant construire le projet de développement urbain à mettre en œuvre.

B. Le Grand Lyon : se positionner en modèle de « ville durable »

Contrairement au cas de Hambourg, l'engagement de la collectivité territoriale française en faveur du développement durable est bien plus manifeste. D'ailleurs, comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent (cf. I.C.2. *Le Grand Lyon : afficher une image de « ville durable »*), cette notion est une pièce maîtresse de sa stratégie de rayonnement sur la scène internationale. Sur quoi cette image de ville durable et engagée que le Grand Lyon veut promouvoir vers l'extérieur s'appuie-t-elle ? Comment se traduit-elle concrètement sur le territoire de la Communauté Urbaine ?

La reconnaissance du statut de « ville durable » que souhaite acquérir l'agglomération lyonnaise se traduit par :

- un travail organisationnel et stratégique au sein de la Communauté Urbaine que le développement durable doit inspirer ;
- l'élaboration d'un Agenda 21 local ;
- des actions concrètes centrées principalement sur les secteurs des transports et de l'énergie.

1. La Communauté Urbaine : une collectivité qui se veut exemplaire

A l'inverse de ce qui a été observé à Hambourg, c'est bien la collectivité publique, et non des acteurs privés plus ou moins isolés, qui semble être le moteur de la mise en œuvre des principes du développement durable dans l'agglomération lyonnaise. Comme si le Grand Lyon donnait le La sur ce sujet.

Un mandat placé sous le signe du développement durable :

Les élections municipales du printemps 2001 ont fait arriver à la tête du Grand Lyon une nouvelle majorité dirigée par le nouveau maire de Lyon, Gérard Collomb. Cette équipe, de

tendance socialiste – communiste – verts, a élaboré un plan de mandat¹ rendu public en novembre 2001. Celui-ci est en deux parties : la première consacrée au projet porté par la nouvelle assemblée communautaire (« *les exigences du développement durable et solidaire de l'agglomération lyonnaise* »), et la deuxième centrée sur le fonctionnement et l'organisation de l'administration communautaire pour réaliser ce projet (« *une communauté urbaine mobilisée au service de ce développement* »). Quel est-il ?

Le projet communautaire se structure autour des trois piliers du développement durable :

1. l'économie avec le mot d'ordre « une stratégie active pour le développement économique et l'internationalisation de l'agglomération » (8 pages) ;
2. l'environnement avec l'ambition de « promouvoir la qualité de la vie et [d'] assurer un développement durable » : ce chapitre est le plus développé des trois (20 pages) et met l'accent sur :
 - les déplacements avec l'idée de « *rendre la ville à l'homme* » (!),
 - la préservation de l'environnement et sa prise en compte dans toutes les actions menées par le Grand Lyon (la décision d'élaborer un Agenda 21 intercommunal participe de ce recentrement des politiques communautaires sur les questions environnementales),
 - l'aménagement urbain et plus spécifiquement celui des espaces publics de centre-ville ou centre-bourg ;
3. le social qui se fonde sur la notion de solidarité (« *construire une agglomération solidaire* », 6 pages), en particulier en matière de politique de la ville, d'habitat, de partenariats avec d'autres agglomérations au niveau régional / national / européen, et de coopération décentralisée.

L'affichage est donc clair : c'est le développement durable qui est censé inspirer et guider l'ensemble de l'action communautaire. Si la nouvelle majorité revendique l'entière paternité d'une telle inspiration, il n'en reste pas moins qu'elle s'inscrit dans la continuité parfaite des étapes préalables décidées par la majorité précédente de tendance droite et centre-droite : élaboration de chartes d'écologie urbaine (en 1992 et 1996), révision du Plan de Déplacements Urbains actant la réalisation de deux lignes de tramway (en 1997) ou signature de la Charte d'Aalborg (en 1999). Finalement, la décision d'engager une démarche d'Agenda 21 local était la suite logique de toutes ces décisions préliminaires, et non un changement d'orientations radical. D'ailleurs, l'Agenda 21 souligne 'l'ancienneté' de l'engagement lyonnais en mettant l'accent sur ce mouvement progressif de prise de conscience puis d'actions concrètes.

Enfin, l'engagement d'Aalborg a été confirmé en décembre 2004, en précisant même que « *la Charte d'Aalborg devient le texte de référence sur lequel le Grand Lyon positionne sa stratégie et ses principes d'action* »².

Mission Agenda 21 : modifier le fonctionnement quotidien des services

Outre ce cadre de politique générale, la prise en compte du développement durable par le Grand Lyon doit aussi se manifester dans son fonctionnement même afin de devenir une administration exemplaire. Cette prise en compte se manifeste dans deux domaines :

¹ Le Grand Lyon – communauté urbaine de Lyon, 2001, *Plan de mandat 2001-2007*.

² In Grand Lyon communauté urbaine, 2005, *Aimons l'avenir : Agenda 21 Grand Lyon – Stratégie et programme d'actions de développement durable pour le XXI^e siècle*, p. 19.

1. L'organisation interne : en 2003 est créée la Mission Agenda 21 qui dispose de moyens techniques et budgétaires spécifiques pour élaborer l'Agenda 21 local et son plan d'actions. Elle supervise en particulier un groupe de 30 « correspondants développement durable », qui sont tous volontaires et qui représentent l'ensemble des services communautaires. Ils sont censés fournir une vision transversale des modalités de fonctionnement des services afin d'élaborer un guide pratique interne sur la prise en compte du développement durable au quotidien¹. A cela s'ajoute la mise en œuvre d'un Plan de Déplacements Entreprises² qui propose notamment aux agents communautaires de subventionner pour partie leur abonnement de transports en commun (abonnement Técély) s'ils acceptent d'abandonner leur voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail. Suite à un entretien avec une des 30 « correspondants développement durable », il apparaît que cette proposition a eu très peu de répercussions ; en effet, un faible nombre d'agents a décidé de souscrire un abonnement Técély, et encore moins voire aucun des agents disposant d'un véhicule de fonction n'a accepté d'y renoncer. L'usage systématique des transports en commun par le personnel communautaire reste marginal et le fait d'agents sensibilisés et engagés en faveur du développement durable, et qui sont généralement assez jeunes. Un long effort de sensibilisation et de formation est donc encore indispensable.

2. La participation des 'citoyens grands lyonnais' : en juillet 2003 a été signée entre la

**Les Ateliers de Dialogue Urbain Lyon (ADUL)
sur le quartier de Gerland**

Leurs objectifs sont de « *diffuser une culture urbaine, de favoriser le dialogue, de croiser les regards et de partager les expériences de chacun autour de différentes thématiques de l'aménagement urbain* ».

Ils se composent d'une quarantaine de participants et sont placés sous la présidence du maire du 7^{ème} arrondissement de Lyon et du vice-président du Grand Lyon chargé de la participation citoyenne. « *Ils regroupent des élus locaux et communautaires, des membres des différents conseils de quartier, des habitants, des étudiants, des techniciens, des experts de l'aménagement et des enseignants-chercheurs* ».

Ils fonctionnent sous forme de sessions thématiques (elles ont été au nombre de quatre en 2005 : « espaces verts et paysage urbain », « plan de déplacement urbain – déplacement et développement », « les échelles de la planification urbaine », « le temps de la ville et du projet urbain ») organisées en deux parties :

- « *un temps d'information et d'analyse assuré par des intervenants extérieurs [...]* »
- « *un temps de débat et d'échange* ».

présidence de la Communauté Urbaine, les services communautaires et le Conseil de Développement une Charte de la participation. Elle a pour but principal de faciliter des processus de concertation entre le Grand Lyon et la population, c'est-à-dire « *engager un dialogue avec la population sur un sujet, afin de mieux prendre en compte les avis exprimés et de faire ainsi émerger l'intérêt général* », et ceci « *dans un souci de relever les défis de la lisibilité, de l'efficacité et de la convivialité de l'action publique* »³ : les habitants du Grand Lyon ne sont ainsi pas uniquement considérés en tant que simples destinataires des projets engagés, mais aussi en tant qu'acteurs à part entière comme le montre l'exemple des ADUL (Ateliers de Dialogue Urbain Lyon) mis en place dans le cadre de l'opération

Source : Grand Lyon communauté urbaine (Mission Gerland), 2006, ADUL – Ateliers de Dialogue Urbain Lyon Gerland, p. 2-3.

¹ N'ayant pas eu l'occasion de le consulter, je ne sais pas ce qu'il contient ni s'il est achevé. D'après le Plan d'actions 2005-2007, il est testé dans trois directions (eau, voirie et développement urbain) jusqu'à fin 2006 avant d'être finalisé et généralisé à l'ensemble des services communautaires.

² Il couvre la période 2005-2009.

³ In Grand Lyon communauté urbaine & Conseil de développement de l'agglomération lyonnaise, 2003, *Charte de la participation*, p. 8.

d'aménagement du quartier de Gerland (cf. encadré page ci-contre). Cependant, cette forme de concertation reste apparemment limitée au seul projet urbain de Gerland : les autres formes de participation mises en place sur les opérations d'urbanisme emblématiques (Cité Internationale, Berges du Rhône, Lyon Confluence, etc.) correspondent plus à des actions de communication politique qui privilégient le système de l'information descendante et éventuellement remontante. Ainsi, chacune dispose d'un centre d'informations ouvert au public, lui proposant des expositions thématiques qui présentent l'avancée de la réflexion et des travaux et lui permettant de donner son avis ou de faire part de ses suggestions et interrogations. En outre, dans le cas des Berges du Rhône, une série de cinq conférences – débats autour du fleuve¹ est proposée en 2006. Si l'ambition du Grand Lyon est d'atteindre une forme de démocratie participative qui serait partie prenante de l'action publique, la participation reste encore assez passive et apparaît plutôt comme un formidable outil de communication et de promotion.

2. L'Agenda 21 : le fil rouge de l'action communautaire

Le 17 mai 2005, l'assemblée communautaire du Grand Lyon a approuvé les deux parties qui composent l'Agenda 21 local, à savoir *Stratégie et programme d'actions de développement durable pour le XXI^e siècle* et *Plan d'actions 2005 / 2007*.

Cette 'feuille de route' se veut très pédagogique et didactique et se présente presque comme un manifeste. Cela concerne avant tout la première partie de l'Agenda 21 qui se partage en cinq chapitres :

- « Développement durable : l'histoire d'une prise de conscience mondiale » : sur quatorze pages sont rappelées la définition de cette notion et les différentes étapes qui ont amené à sa prise en compte au niveau mondial ;
- « L'engagement du Grand Lyon dans le développement durable » (22 pages) : sont déclinées la conception que se fait le Grand Lyon du développement durable et les actions qu'il a déjà engagées en sa faveur ;
- « Trois approches complémentaires pour un Agenda 21 Grand Lyon » (18 pages) qui consistent à :
 - « mobiliser les habitants et les acteurs autour d'un même thème » : cela passe par une sensibilisation de la population, des élus et des agents communautaires afin que soit intégré le principe « d'éco-responsabilité » ;
 - « expérimenter de nouvelles démarches sur des sites pilotes » : pour les trois territoires retenus est associé un des principes du développement durable (définis dans les premiers chapitres de l'Agenda 21) à particulièrement prendre en compte : l'Anneau Bleu et le principe de durabilité du patrimoine (permettre l'accès à ce patrimoine naturel pour le plus grand nombre, tout en le préservant), le Val de Saône et le principe de solidarité (mettre en place une politique sociale commune sur 16 petites communes rurales comme par exemple des services à la personne ou un système de co-voiturage), et la Vallée de la Chimie et le principe de précaution (évaluer et limiter l'impact environnemental des activités industrielles chimiques présentes et futures). A noter qu'il est prévu que ces trois territoires devront faire l'objet d'un Agenda 21 territorial spécifique ;

¹ « Les berges vues des ponts, les ponts vus des berges » (mars), « Les artistes du Rhône » (avril), « Au confluent du Rhône et de la Saône, les projets » (mai), « La qualité des eaux du Rhône, utopie ou réalité ? » (juin), « Le Rhône à chanter. Soirée festive de clôture » (juillet).

- « *appliquer les principes de développement durable à des projets et accompagner les communes dans sa prise en compte* » : cette dernière approche met l'accent sur des aspects dont il faut tenir compte dans l'élaboration des projets d'urbanisme, notamment les questions techniques (comme adopter une démarche HQE) ou bien le mode de concertation à organiser ;
- « Le plan d'actions Agenda 21 » (14 pages) : ce chapitre expose à la fois les actions du Grand Lyon déjà en cours qui relèvent, selon lui, du développement durable et celles qui ont été définies au cours de la démarche Agenda 21. Ces dernières sont au nombre de 86. Le *Plan d'actions 2005 / 2007* les reprend et les détaille une par une (cf. *Annexe V*) ;
- « Mise en œuvre, suivi et évaluation » (6 pages) : ce dernier chapitre précise les différents outils permettant de concrétiser les orientations de l'Agenda 21 comme la définition de 17 critères développement durable (cette grille permet de suivre et d'évaluer la mise en œuvre de projets ou d'actions) ou la création d'un observatoire¹ du développement durable qui devrait consister en le suivi, à l'échelle de l'agglomération, de 11 indicateurs² définis par un programme de recherche européen (PASTILLE) afin de faciliter la comparaison avec d'autres collectivités européennes, mais également en l'élaboration d'indicateurs propres à chaque projet urbain ou de territoire.

Cette démarche d'Agenda 21 se veut donc complète : il s'agit à la fois d'engager une réflexion sur la signification et les implications de la notion de développement durable afin d'en définir une approche propre au Grand Lyon, et, à partir de ces éléments, d'élaborer un dispositif d'actions et d'évaluation, qui concerne aussi bien les projets mis en œuvre que les modes de fonctionnement de l'administration communautaire.

Cet Agenda 21 se conçoit surtout comme un acte politique qui officialise l'engagement du Grand Lyon en faveur du développement durable. Il est prévu d'actualiser le plan d'actions tous les deux ans, mais rien ne vient contraindre sa réalisation (sauf peut-être la sanction électorale). Il n'a d'ailleurs aucune valeur juridique ou réglementaire.

A noter que deux communes du Grand Lyon, Feyzin et Rillieux-la-Pape, ont également décidé d'engager en parallèle leur propre démarche d'Agenda 21 local.

3. Les transports et la construction neuve : deux domaines d'action privilégiés

Ces quelques déclarations ne restent pas totalement abstraites ou au stade des bonnes intentions. Si certaines sont très générales et pouvant apparaître peu consistantes ou très rhétoriques (Ex. : « *le Grand Lyon favorise un développement pour tous* » qui est un des

¹ En avril 2006, cet observatoire était toujours à l'étude et rien n'indiquait qu'il allait prochainement être créé. Pour l'instant, c'est au travail de l'observatoire de l'environnement avec son *Référentiel Environnement* auquel il est fait référence en matière de développement durable.

² 1/ degré de satisfaction du citoyen à l'égard de la collectivité locale, 2/ effets de l'activité humaine au niveau local sur les évolutions climatiques globales, 3/ mobilité locale et transport de personnes, 4/ proximité des espaces verts publics et de services quotidiens, 5/ qualité de l'air (extérieur), 6/ mode de transport des enfants scolarisés, 7/ mode de gestion des pouvoirs et des entreprises de niveau local s'exerçant en accord avec les principes de développement durable, 8/ pollution liée au bruit, 9/ occupation de l'espace dans une optique de développement durable, 10/ produits ayant obtenu une certification concernant leur durabilité, 11/ empreinte écologique.

objectifs de la 1^{ère} orientation du Plan d'actions 2005 / 2007), d'autres font l'objet de décisions très concrètes, en l'occurrence dans les domaines des transports et de la construction neuve (surtout pour ce qui touche à la maîtrise de la consommation d'énergie).

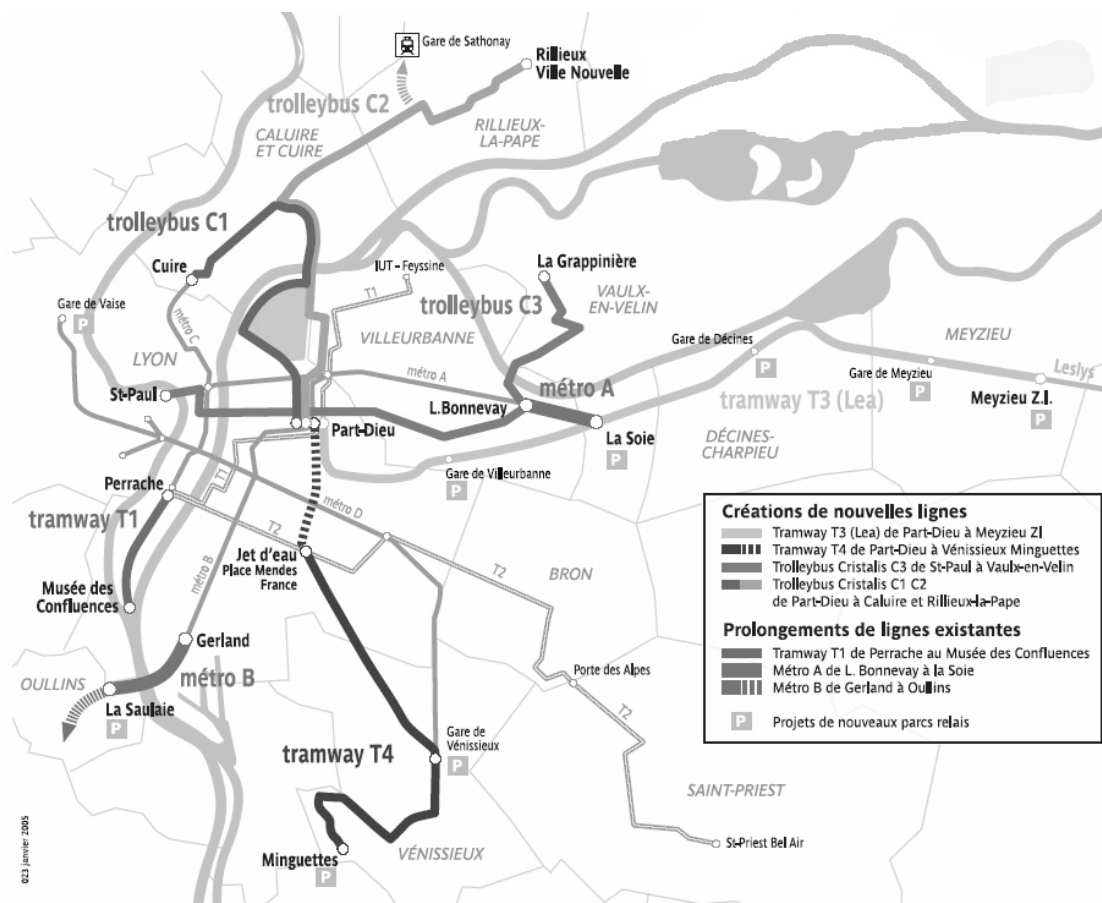
Dans le domaine des transports :

En 1997, le Grand Lyon et le SYTRAL (SYndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise) ont approuvé le premier Plan des Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération. L'enjeu était de rééquilibrer les différentes parts modales afin de renforcer l'usage des transports en commun et des modes doux, et donc de limiter celui de la voiture individuelle. Il s'agissait avant tout de :

- « *développer un réseau de lignes fortes de surface* », à savoir essentiellement des lignes de tramway (mis en service en 2001) ;
- et « *d'offrir aux modes doux les conditions favorables à leur développement* »¹ ce qui s'est traduit par l'adoption en 1998 d'une *Charte du piéton* et d'une *Charte de développement de l'usage du vélo*.

La révision du PDU en 2005 reprend exactement les orientations précédentes et prévoit de renforcer l'offre des transports en commun en site propre (cf. carte ci-dessous).

Projets de création et de prolongement de lignes de métro / tramway / trolleybus



Source : Grand Lyon communauté urbaine & Ville de Lyon, 2005, *Stationnement, déplacements, transport... - Lyon. pour une ville accessible*. p. 5.

¹ Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), 2005, *Révision du PDU de l'agglomération lyonnaise*, p. 8.

Une partie du prolongement de la ligne de tramway T1 est en service depuis septembre 2005, et pour fin 2006 sont prévues la mise en service de la ligne de tramway Lea (T3) ainsi que celle d'un premier tronçon du trolleybus C1 entre la Part-Dieu et la Cité Internationale. L'offre en transports en commun sur le Grand Lyon semble donc s'étoffer, en privilégiant des modes indépendants (le métro) ou prioritaires sur la circulation automobile (le tramway et le trolleybus). Cependant, il ne s'agit pas toujours d'une nouvelle offre ou de nouvelles liaisons ; en effet, les trolleybus et le tramway T4 empruntent les tracés de lignes de bus existantes en les prolongeant ou en supprimant des ruptures de charge. Finalement, exceptés les possibles prolongements des lignes de métro A et B et le tramway T3, le réseau ne s'étend pas réellement, mais cherche à moderniser des lignes fortes afin de les affranchir des congestions de la circulation automobile.

Les éventuelles innovations en matière de déplacements dans le Grand Lyon ne sont en fait pas à chercher du côté des transports en commun, mais des modes doux. Celles-ci concernent le vélo et la marche à pied :

1. L'opération Vélo'v : depuis mai 2005 sont mis à la disposition des habitants environ 2 000 vélos répartis sur 173 stations dans Lyon et Villeurbanne. Leur utilisation est gratuite pendant 30 minutes ou 1h selon l'abonnement choisi, puis payante. L'idée de départ était de proposer un nouveau mode de transport, permettant d'aller d'un point à un autre en vélo sans avoir les contraintes de la location traditionnelle (horaire et lieu), afin d'augmenter la part modale du vélo dans les déplacements en particulier en centre-ville (cette dernière était estimée à 0,7% en 1997, alors que 37% des déplacements faisaient moins de 3 km).

L'opération correspond à un partenariat entre le Grand Lyon et l'entreprise de fourniture de mobiliers urbains JC Decaux : le contrat, signé en 2004, court sur 13 ans et est le premier de la sorte en Europe. 2 000 vélos supplémentaires sont prévus d'ici la fin 2006.

Et visiblement, l'expérience fonctionne : le 9 juin 2006, 22 000 locations ont été enregistrées dans la journée. En moyenne, le trajet effectué avec un Vélo'v fait 2 km et dure 15 minutes¹.

L'attente des utilisateurs est désormais que soient réalisées de nouvelles pistes cyclables sécurisées.

2. Les Pédibus : il s'agit d'un ramassage scolaire effectué à pied et encadré par les parents avec l'appui technique des services de la communauté urbaine pour définir le tracé, les horaires et l'organisation de la 'ligne'. La création d'un tel dispositif sur un quartier est fonction de l'implication des acteurs privés : le Grand Lyon met à disposition des guides méthodologiques et peut animer les réunions préparatoires, mais il n'en assure pas le fonctionnement quotidien. Actuellement, 50 écoles réparties sur l'ensemble du Grand Lyon sont 'desservies' par des lignes quotidiennes.

Dans le domaine de la construction neuve :

Entre 1999 et 2004, sept projets immobiliers (197 logements au total) portés par des bailleurs sociaux ont été réalisés dans le cadre du programme européen RE-Start² qui :

- consistait en trois objectifs : la couverture d'au moins 15% des besoins par des énergies renouvelables, la réduction des charges globales de 30% (soit 12€ / m²), l'amélioration du confort des habitants ;

¹ D'après Gilles VESCO (vice-président du Grand Lyon) invité de *L'instant bleu* sur France Inter (15.06.06).

² Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie – Délégation régionale Rhône-Alpes, 2004, *RE-Start (1994-2004) Agglomération lyonnaise*, série « Qualité environnementale », p. 1.

- et comprenait différentes mesures plus ou moins contraignantes :
 - adopter une solution solaire entre le système solaire combiné, l'eau chaude solaire ou la serre solaire,
 - choisir une option complémentaire comme la baisse des charges électriques sur les parties communes ou privatives, ou bien la récupération des eaux pluviales de toiture,
 - respecter 20 mesures obligatoires allant de la qualité des matériaux à la gestion des déchets.

Ce programme a servi de base pour élaborer le *Référentiel pour la qualité environnementale dans la construction de logements neufs* du Grand Lyon, de même que les travaux de l'ADEME¹ et la réflexion menée par la Société d'Economie Mixte (SEM) chargée de l'opération Lyon Confluence (cf. III. Deux opérations d'urbanisme phares : « Lyon Confluence » et « die HafenCity »). Ce référentiel prévoit la généralisation de la démarche HQE dans l'habitat afin de construire des bâtiments :

- « à faibles consommations énergétiques et d'eau,
- économes en charges,
- confortables et sains,
- qui limitent la production de ses déchets »².

L'idée générale est donc de « privilégier l'efficacité économique globale des bâtiments de logements grâce à la réduction des coûts d'utilisation et de fonctionnement tout en garantissant un environnement intérieur sain et confortable. La démarche de qualité environnementale, transversale et multicritères, sur le plan architectural, fonctionnel, technique et économique doit ainsi générer une valeur d'usage accrue des bâtiments, la limitation de leurs impacts sur l'environnement et une gestion économe dans la durée »³. A partir des 14 cibles HQE, le référentiel a défini cinq priorités environnementales qui sont accompagnées d'exigences techniques très précises (elles sont toutes reprises de façon détaillée en Annexe VI) :

- la gestion de l'énergie (cibles 1, 2 et 4), en travaillant par exemple sur l'enveloppe du bâtiment ;
- la gestion de l'eau (cible 5), notamment pluviale afin de la réutiliser ;
- la maîtrise des coûts d'exploitation (cible 7), à savoir l'entretien et la maintenance ;
- le confort et la santé (cibles 1, 8, 10, 12, 13 et 14), comme le confort thermique d'été ou la qualité de l'air ;
- les déchets (cible 6), que ce soit pour les réduire ou les valoriser.

Cette première approche en terme de performances se complète par une approche « management environnemental » : le maître d'ouvrage dispose d'un tableau de bord (cf. Annexe VI) qui lui permet de suivre et d'évaluer l'avancée du projet à chaque étape, de la programmation à l'exploitation du bâtiment.

Ce document s'applique à toutes les opérations de construction de logements neufs réalisées :

- par les organismes de logements sociaux financés par le Grand Lyon,
- sur les nouvelles Zones d'Aménagement Concerté (ZAC),

¹ Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

² In Grand Lyon communauté urbaine & Agence Locale de l'Energie de l'Agglomération Lyonnaise, 2006, *Référentiel habitat durable du Grand Lyon*, diapositive 6.

³ In Grand Lyon communauté urbaine, Agence Locale de l'Energie de l'Agglomération Lyonnaise & Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, 2005, *Référentiel pour la qualité environnementale dans la construction de logements neufs (millésime 2004)*, p. 6.

- et sur les terrains qui sont vendus par la communauté urbaine.

Il ne s'applique donc pas à l'ensemble des opérations immobilières réalisées sur le Grand Lyon. Aucune donnée n'est à ce jour disponible pour savoir quelle est la part exacte des logements construits qui suivent ce référentiel dans le total des constructions réalisées depuis le 1^{er} janvier 2005. L'impact de ce dispositif sur la production récente en logements neufs n'est donc pas encore connu. Il est d'ailleurs intéressant de noter qu'il est systématiquement fait mention du nombre total de réalisations répondant à des critères environnementaux, et non de leur valeur relative : est-ce parce qu'elles sont encore très marginales, ou bien est-ce seulement parce que le nombre de logements construits chaque année, et notamment par de simples particuliers, est difficile à estimer ? Rien ne permet pour l'instant de privilégier l'une ou l'autre des hypothèses.

Ce référentiel ne concerne donc que l'habitat neuf, mais devrait être généralisé au tertiaire courant 2006. Par contre, il n'est pas prévu de l'appliquer, à court ou moyen terme, aux bâtiments existants, apparemment pour des raisons de surcoût de départ encore trop important. Dans le même ordre d'idée, aucune Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) sur le Grand Lyon n'est spécifiquement menée actuellement pour répondre à des exigences de performances énergétiques ou environnementales. L'idée d'une généralisation totale de ce référentiel, en l'inscrivant par exemple dans le règlement du PLU, n'est pas envisagée, voire même envisageable : le Grand Lyon souhaite certes adopter une attitude volontariste mais ne veut pas se montrer trop contraignant en procédant par étapes progressives.

L'Agence Locale de l'Energie de l'Agglomération Lyonnaise (ALE) créée en 2000 accompagne la démarche de la communauté urbaine en tant qu'appui technique, et doit également servir de centre ressource pour les particuliers, que ce soit pour des questions techniques (quels sont les procédés ou installations les plus adaptés ?) ou administratives (quelles subventions est-il possible d'obtenir ?).

Le développement durable est un élément central dans la stratégie de développement du Grand Lyon. Cela s'observe dans un double mouvement :

- *d'une part cette notion inspire et guide la politique communautaire : l'Agenda 21 local est la pièce maîtresse de son dispositif d'action ;*
- *d'autre part le Grand Lyon ambitionne de se positionner comme une collectivité exemplaire et de référence grâce à des expériences estimées innovantes (Vélo'v et le « référentiel habitat durable » notamment).*

Cet engagement manifeste et revendiqué est également conçu comme un outil de communication qui doit servir au rayonnement et à l'affirmation de l'agglomération lyonnaise à l'échelle européenne.

BILAN

La prise en compte du développement durable dans les stratégies de développement de chaque agglomération apparaît très différente, voire opposée :

- dans le cas de Hambourg, cette notion semble presque occultée,
- alors que dans celui du Grand Lyon, il y est fait constamment référence.

Cependant, cette différence d’affichage de l’intérêt porté à cette notion par chaque collectivité ne doit pas masquer le rôle prépondérant que peuvent jouer les acteurs privés, au premier rang desquels se trouvent les habitants, dans sa prise en compte et son application. A Hambourg, l’engagement des acteurs privés est essentiel et surtout bien plus manifeste que celui de la municipalité, ce qui est une situation quasi inverse à celle observée dans le Grand Lyon. Cela ne veut pas pour autant dire que les acteurs privés grands lyonnais ont une conscience écologique moins affirmée que celle de la société civile ou des entrepreneurs de Hambourg, mais elle est beaucoup moins perceptible, et surtout apparaît très encadrée par les services de la communauté urbaine.

	Grand Lyon	Hambourg
Programme de référence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Aimons l’avenir : Agenda 21 Grand Lyon – Stratégie et programme d’actions de développement durable pour le XXI^e siècle</i> ▪ <i>Aimons l’avenir : Agenda 21 Grand Lyon – Plans d’actions 2005 / 2007</i> <p>⇒ se présente comme une démarche progressive et globale, alliant réflexion, stratégie et actions.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt</i> <p>⇒ se présente comme un modèle de développement et s’appuie sur la notion de croissance (économique et démographique principalement).</p>
Place du développement durable ?	<p>Est à l’origine d’une démarche d’Agenda 21 local et constitue donc l’élément central du programme :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ comment atteindre un développement urbain soutenable sur l’ensemble du Grand Lyon ? ▪ quelles sont les actions à mettre en œuvre pour y parvenir ? 	<p>Est évoqué de manière très succincte voire anecdotique.</p> <p>⇒ il apparaît être une caution sans consistance du choix de la croissance comme modèle urbain.</p>
Mobilisation de la collectivité locale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Création d’une Mission Agenda 21 qui supervise un groupe de 30 « correspondants développement durable » qui représentent tous les services de la communauté urbaine. <p>⇒ réfléchir à ses modes de fonctionnement et à ses méthodes de travail pour rendre cette collectivité exemplaire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Création au sein du service du développement urbain et de l’environnement (BSU) d’une cellule de communication en charge de la promotion du développement durable : la « Projektstelle Nachhaltige Entwicklung ». <p>⇒ actions d’information à l’adresse du grand public notamment.</p>

	Grand Lyon	Hambourg
Mobilisation de la collectivité locale (suite)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Création d'une Agence Locale de l'Energie. ⇒ intervenir auprès des particuliers (conseils et informations).	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programme d'éducation au développement durable. ⇒ actions de sensibilisation à tous les niveaux (scolaires et universitaires).
Réalisations exemplaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vélo'v ▪ Pédibus ▪ <i>Référentiel pour la qualité environnementale dans la construction de logements neufs</i> ⇒ rôle moteur joué par la communauté urbaine.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ « Autofreiesiedlung » à Saarlandstraße ▪ « Niedrigenergiehaus » et « Passivhaus » à Heimfeld et Wilhelmsburg ⇒ forte implication et engagement militant des acteurs privés.

Enfin, les principes énoncés par la Charte d'Aalborg sont présents dans le programme urbain du Grand Lyon, alors qu'ils sont totalement absents dans celui de Hambourg. D'ailleurs, il est très peu fait mention de cette adhésion à Hambourg, et cette information n'a été connue qu'en consultant la liste des signataires datant de 2005.

III. DEUX OPERATIONS D'URBANISME PHARES : « LYON CONFLUENCE » ET « DIE HAFENCITY »

Après avoir étudié le niveau conceptuel des projets urbains du Grand Lyon et de Hambourg, ce dernier chapitre s'intéresse désormais au niveau opérationnel en se focalisant sur une de leurs opérations d'urbanisme :

- « Lyon Confluence » pour le Grand Lyon,
- et « die HafenCity » pour le cas de Hambourg.

Il s'agit de voir comment chaque collectivité fait (éventuellement) appliquer le développement durable de manière concrète sur une opération phare en termes d'image et de renouvellement urbain pour chaque agglomération.

L'analyse de ces opérations portera :

- d'une part sur leur signification (pourquoi engager de telles opérations ?) et leurs implications urbaines (quels sont les choix fonctionnels effectués ?) afin de justifier leur comparaison ;
- et d'autre part sur leur position concernant le développement durable (qu'est-ce qui, dans le domaine de la maîtrise de l'énergie, des transports et de la concertation publique, fait preuve de considérations écologiques ou d'expériences particulières ?).

A. Deux opérations considérées comme essentielles à leur affirmation au niveau international

Lyon Confluence et la HafenCity se situent toutes deux à proximité immédiate des centres-villes de chaque agglomération. Elles couvrent des surfaces comparables : 150 ha pour la première et 155 ha pour la seconde.

Pensées comme des opérations de grande envergure, elles doivent participer à la renommée internationale du Grand Lyon et de Hambourg en affichant leur vitalité interne.

1. Afficher la vitalité de l'agglomération

*« Tout destine la Confluence à l'expansion du centre-ville et au rayonnement international de l'agglomération. La qualité du site commande celle des programmes, de l'architecture, des espaces publics. C'est la ville de demain qui se construit à la Confluence, et cette ville sera généreuse, rayonnante, belle, agréable et facile à vivre »*¹ Gérard Collomb (sénateur maire de Lyon et président du Grand Lyon).

« Mit der Masterplankonzeption für die HafenCity wird der Grundstein gelegt für das gegenwärtig wichtigste Stadtentwicklungsprojekt Hamburgs. Die HafenCity ist eine große Chance für die Fortentwicklung unserer Stadt im neuen Jahrhundert. Das Zentrum der Stadt kann wieder an die Elbe heranwachsen, an ihren „Lebensnerv“. Die HafenCity soll neuer Magnet und Imageträger Hamburgs werden. Deshalb muss sie lebendig sein, man soll hier

¹ In Lyon Confluence (SAEML), 10 juin 2004, *Le grand projet d'aménagement en marche au centre de Lyon*, p. 4.

gerne wohnen und arbeiten wollen, aber auch flanieren und sich vergnügen können »¹ Ortwin Runde (maire de Hambourg jusqu'en 2002).

Ces deux citations des maires de Lyon et Hambourg qui ont lancé les phases de concrétisation et de réalisation des opérations d'urbanisme « Lyon Confluence » et « die HafenCity », traduisent l'enjeu principal que ces dernières représentent pour l'ensemble de chaque agglomération : être la pierre angulaire de leur développement, celle qui condense vitalité, attractivité et diversité, celle qui exprime au mieux leur caractère, celle qui assoit leur rayonnement à l'international.

Les agglomérations lyonnaise et de Hambourg ont pu, jusqu'à la fin des années 80, apparaître comme des villes en retrait ou en déclin, mais pour des raisons assez différentes : prédominance écrasante de la capitale dans un cas et situation géopolitique peu favorable dans l'autre. Mais depuis une bonne quinzaine d'années, elles jouent sur leur mise en scène urbaine pour affirmer leur renouveau. L'intérêt de ces deux opérations est de pouvoir afficher leur capacité :

- à se renouveler en travaillant sur le tissu urbain existant et non en aménageant un espace vierge de toute construction,
- ainsi qu'à se développer en engageant des interventions de restructuration urbaine sur des espaces assez vastes et en y implantant des équipements symboliques.

Il faut ainsi montrer que le territoire est dynamique et en effervescence pour le rendre attractif et du même coup placer l'agglomération sur l'avant-scène européenne.

Enfin, le fait que ces deux 'nouveaux' quartiers ne soient pas périphériques mais au cœur de chaque agglomération n'est pas anodin. Le Grand Lyon et Hambourg connaissent ou ont connu toutes deux d'autres opérations d'aménagement également conséquentes, par exemples :

- dans le Grand Lyon : la Cité Internationale, le Carré de Soie sur Villeurbanne et Vaux-en-Velin, le parc technologique de Porte des Alpes sur Bron et Saint-Priest, les Berges du Rhône ou Gerland ;
- à Hambourg : la valorisation de la rive nord de l'Elbe (ou « Perlenquette ») par la résorption de friches portuaires, la ville nouvelle de Neuallermöhe à l'est, les zones d'activités de City Nord et City Süd, l'opération « Sprung über die Elbe ».

La réalisation de Lyon Confluence et de la HafenCity presque en plein centre-ville permet de souligner que les atouts sont internes et centraux : c'est là qu'ils s'exposent le plus visiblement et qu'ils peuvent servir de vitrine ou d'image de marque.

2. Deux opérations d'envergure au cœur de la ville...

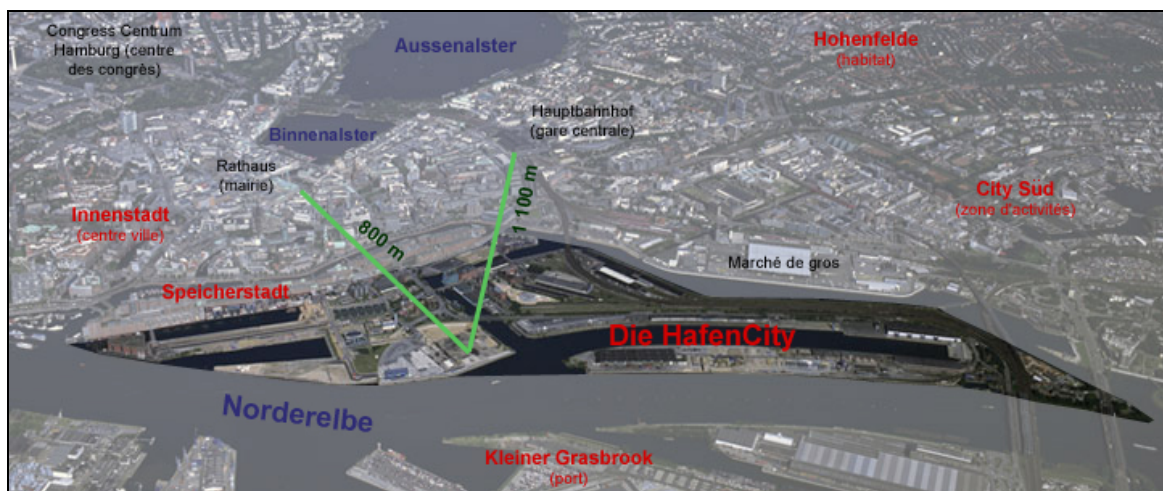
Au terme de ces deux opérations, dont l'échéance est prévue pour dans 20 à 30 ans, les centres-villes de Lyon et de Hambourg devraient avoir quasiment doublés. Conçues comme des extensions, elles doivent néanmoins s'intégrer à la structure existante de ces centres,

¹ In Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH / Stadtentwicklungsbehörde, mars 1999, *Masterplankonzeption für die HafenCity Hamburg*, p. 3.

« Avec ce plan d'ensemble de la HafenCity est posée la première pierre du plus important projet de développement urbain actuellement à Hambourg. La HafenCity est une énorme chance pour le développement permanent de notre ville dans ce nouveau siècle. Le centre de la ville peut de nouveau se transformer au bord de l'Elbe, son 'centre vital'. La HafenCity doit devenir pour Hambourg un nouvel aimant, porteur d'une image de marque. C'est pourquoi elle doit être vivante : on doit vouloir venir y habiter et travailler, mais aussi pouvoir venir y flâner et s'y amuser ».

respectant plus ou moins leur trame urbaine. La HafenCity et Lyon Confluence sont, en outre, presque destinées à devenir les nouveaux points névralgiques de chaque agglomération.

Hambourg : situation de l'opération « die HafenCity »



Réalisation : Virginie Lemartinel

Source : HafenCity Hamburg GmbH.

Grand Lyon : situation de l'opération « Lyon Confluence »



Réalisation : Virginie Lemartinel

Source : Lyon Confluence (SAEML).

Caractéristiques spatiales :

Si elles sont certes à proximité des centres-villes actuels, ces deux opérations en sont toutefois séparées et de manière assez nette :

- à Lyon Confluence, le pôle d'échange de Perrache (qui regroupe une gare ferroviaire TER et TGV, une gare routière et des voies de type autoroutier) coupe le tissu urbain et s'apparente à une barrière que l'on franchit peu. Le quartier Sainte-Blandine semble isolée du reste de la ville : il a d'ailleurs été longtemps désigné comme celui « au-delà des voûtes » ou de « derrière les voûtes »¹ ;
- à Hambourg, c'est le quartier de la Speicherstadt qui fait office de coupure, avec ses longs et hauts bâtiments en brique et aux toits verts qui servent encore parfois d'entrepôts.

Elles se caractérisent également par une forte présence :

- d'infrastructures de communication : autoroute A7 sur les quais Perrache le long du Rhône ainsi que des voies ferrées TER et fret à Lyon Confluence, et pour la HafenCity des lignes ferroviaires de fret et de voyageurs (liaisons vers Berlin et Brême) ;

« Lyon Confluence » : état en 2004



Source : Lyon Confluence (SAEML).

Réalisation : Virginie Lemartinel

« Die HafenCity » : état en 2003



Source : HafenCity Hamburg GmbH.

Réalisation : Virginie Lemartinel

¹ Lyon Confluence (SAEML), janvier 2002, *De mémoire de presque île... Perrache XVIII^e – XX^e*.

- et d'équipements consommateurs d'espace et peu ouverts sur la ville : le marché de gros, les quais désaffectés du port Rambaud, les prisons Saint-Paul et Saint-Joseph et la caserne de gendarmerie sur le territoire de Lyon Confluence, ou bien de sites portuaires presque tous devenus des friches dans le cas de la HafenCity.

« Die HafenCity » : le quartier à terme



Réalisation : Virginie Lemartinel

« Lyon Confluence » : le quartier à terme

Source : HafenCity Hamburg GmbH.



Réalisation : Virginie Lemartinel

Source : Lyon Confluence (SAEML).

Autres données spatiales : près d'un tiers de la HafenCity (soit 50 ha) est occupé par des surfaces en eau correspondant à des quais, des bassins ou des canaux. Cette surface équivaut grosso modo à celle du quartier Sainte-Blandine pour l'opération Lyon Confluence. Finalement, dans le cas lyonnais, 70 ha sont réellement reconvertis, auxquels il faut néanmoins rajouter l'espace occupé par le cours de Verdun, le pôle d'échanges et la gare de Perrache.

Globalement, c'est 1 million de m² qui sont constructibles sur Lyon Confluence¹, et 1,5 million dans la HafenCity². Leur aménagement se fera par tranches. Pour l'instant, les interventions sur Lyon Confluence se concentrent autour des docks Rambaud, de la future place nautique et de la place des archives (périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté [ZAC] première phase) pour lesquels les lauréats des différents concours architecturaux ont été désignés et les travaux devraient commencer dans le courant de l'année 2006. Sur la HafenCity, les bâtiments de Sandtorkai sont achevés ainsi que la Magellan Terrassen, ceux de Dalmannkai sont en cours de construction tout comme la Marco Polo Terrassen. Le lauréat du concours d'architecture

¹ Lyon Confluence (SAEML), 10 juin 2004, *Le grand projet d'aménagement en marche au centre de Lyon*, p. 5.

² Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH / Stadtentwicklungsbehörde, mars 1999, *Masterplankonzeption für die HafenCity Hamburg*, p. 6.

pour l'ensemble de l'Überseequartier a été désigné fin 2005, et les différents lots de Am Sandtorpark, Grasbrook et Strandkai sont en cours de viabilisation pour lancer les consultations d'équipes de promoteurs immobiliers pour leur commercialisation future.

Caractéristiques fonctionnelles, démographiques et économiques¹ :

Chaque opération se compose :

- d'une offre en logements : 25 000 habitants sont attendus à terme sur Lyon Confluence (il y en avait déjà environ 7 000 en 2004 installés dans le quartier de Sainte-Blandine), et entre 10 000 et 12 000 sur la HafenCity ;
- de surfaces de bureaux et de commerces : 22 000 emplois sont prévus à Lyon Confluence (6 000 existent déjà en 2004), et 20 000 dans la HafenCity ;
- d'espaces publics : environ 35 ha pour chaque opération, qui, dans le cas de Lyon Confluence, correspondent en majeure partie à des espaces verts (notamment avec le parc arboré et la promenade plantée de 17 ha le long des quais de Saône), alors qu'il s'agit plutôt de quais et de places d'allure minérale pour la HafenCity ;
- d'équipements emblématiques et structurants : musées, salles de spectacle ou de loisirs, université pour la HafenCity ou siège de la Région pour Lyon Confluence.

Les fonctions attendues sont donc mixtes même si la HafenCity met plutôt l'accent sur l'accueil d'activités économiques que sur celui de logements (rapport de 1 à 2), alors que Lyon Confluence envisage une quasi parité entre le nombre d'emplois et le nombre d'habitants. Cela reflète le caractère actuel de chaque centre-ville : l'Innenstadt à Hambourg abrite presque exclusivement des activités tertiaires et commerciales et très peu de logements (d'ailleurs, une fois la HafenCity terminée, le nombre d'habitants du centre-ville doublera), alors que cela est plus équilibré dans Lyon.

Système d'acteurs :

Dans les deux cas, c'est la collectivité qui est à l'origine de l'opération d'urbanisme, à savoir le Grand Lyon et la Stadtstaat de Hambourg (ou Freie und Hansestadt Hamburg [FHH]). Elles ont toutes deux fondé une structure dédiée pour mener l'opération :

- la Société Anonyme d'Economie Mixte Locale (SAEML) pour Lyon Confluence qui a été créée en 1999 et est détenue pour près de 53% par le Grand Lyon et la Ville de Lyon ;
- et la HCH – HafenCity Hamburg GmbH pour l'opération allemande, société qui fonctionne comme une entreprise privée mais qui est détenue à 100% par la ville de Hambourg.

Les propriétaires fonciers sont multiples dans le cas lyonnais, mais majoritairement publics ou semi-publics : la SNCF, Réseau Ferré de France (RFF), Voies Navigables de France (VNF), Ville de Lyon ou Grand Lyon, l'Etat français, quelques particuliers (concentrés dans le quartier Sainte-Blandine), etc. Pour la HafenCity, les propriétaires fonciers se limitent à la FHH (la ville de Hambourg est propriétaire de tous les terrains portuaires sur son territoire) et à la Deutsche Bahn pour les emprises ferroviaires.

La SAEML Lyon Confluence et la HCH remplissent quatre missions :

- la gestion foncière : achat des terrains (le cas échéant), remembrement des parcelles, viabilisation, vente (ou revente) des terrains ;
- la planification urbaine : définition des projets, rédaction des cahiers des charges, organisation des concours architecturaux, choix du projet ;

¹ Ibid.

- la maîtrise d'ouvrage pour les espaces publics (parc, voirie, place) et les bâtiments publics ;
- le marketing urbain : communication et information auprès des investisseurs et du public (centre d'information avec des expositions permanentes ou temporaires, visites du site, publication de brochures, etc.).

Enfin, chaque structure est assistée dans la définition de ses grandes orientations d'aménagement. Il s'agit d'une mission composée d'un architecte urbaniste (François Grether), d'un paysagiste (Michel Desvignes) et d'un bureau d'études (RFR) dans le cas de Lyon Confluence ; et d'un groupe de travail piloté par le service municipal en charge du développement urbain et de l'environnement (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt [BSU]) dans le cas de la HafenCity.

3. ... pour quelle image ?

« Die HafenCity » : un objet de prestige

L'objectif clairement affiché et revendiqué par le « Senat » ou la HCH est de créer un quartier huppé qui soit destiné presque exclusivement à une population aisée, et qui offre une « adresse » aux entreprises qui y installent leurs bureaux ou leur siège social.

Ainsi, aucun logement social n'est prévu, ni même une résidence étudiante malgré l'implantation d'une université sur le site qui regrouperait essentiellement des formations en architecture, urbanisme, design et géographie. Tout le parc de logements se négociera vraisemblablement aux prix du marché, prix qui risquent d'être élevés du fait de la situation centrale du quartier, et sans aides financières à destination des ménages modestes ou intermédiaires souhaitant accéder à la propriété. Il est ainsi faite une distinction très nette entre les différents quartiers de Hambourg : l'habitat social est principalement circonscrit à Veddel ou Wilhelmsburg, et l'habitat de standing ou « haut de gamme » apparaît comme la norme pour la HafenCity.

Outre ces considérations socio-économiques, la HafenCity se conçoit également comme un objet de prestige par les symboles architecturaux qui devraient y être édifiés, devenant ainsi les véritables images de marque (« Wahrzeichen ») non seulement du quartier, mais aussi de l'ensemble de l'agglomération. Le choix de construire une salle de concert et d'opéra (la « Elbphilharmonie ») au sommet de l'ancien entrepôt Kaispeicher A, qui est situé à l'extrémité ouest du quartier, participe d'une volonté de mettre en scène, de manière grandiose, l'espace urbain, comme si le futur monument constituait la proue d'un navire. L'idée étant d'ailleurs de reproduire les expériences de l'opéra de Sydney ou du musée Guggenheim à Bilbao.

« Die Elbphilharmonie » et le « Kaispeicher A » vus du nord-est
Architectes : Jacques Herzog et Pierre de Meuron



Source : HafenCity Hamburg GmbH.

Le pendant est de la « Elbphilharmonie » fait actuellement l'objet de « workshops » au cours desquels sont conviés, pour l'instant, des bureaux d'architectes de Chicago exclusivement (ville avec laquelle Hambourg est jumelée). L'idée dominante est la réalisation de gratte-ciel à la toute extrémité est de la HafenCity (zone appelée Elbbrückenzentrum), juste en face du quartier de Veddel. Ces premières esquisses, si elles viennent radicalement redessiner la silhouette du « skyline » de Hambourg en osant ériger des bâtiments surplombant les traditionnels clochers du centre-ville, appréhendent encore cet espace comme un vase clos, coupé des quartiers qui la jouxtent, comme s'il faisait face à un vaste espace vierge et non urbanisable (comme un front de mer par exemple, ou bien un immense lac au cas où ces architectes de Chicago aient reproduit le schéma de leur ville d'origine), et non pas face à un quartier d'habitat social qui demande à être mieux relié au centre-ville...

Cet objet de prestige que représente la HafenCity semble donc assez élitiste et négligeant vis à vis d'un des principes du développement durable relevant de la dimension sociale, à savoir la réduction des ségrégations spatiales et sociales (cf. 1^{ère} partie *Cadre conceptuel et théorique – I.A.4. Respecter les principes du développement durable*).

« Lyon Confluence » : diversité et mixité

Lyon Confluence se conçoit également comme un objet de prestige où devraient s'accumuler les réalisations d'architectes de renommée internationale. Par exemple, ont été retenus pour les îlots A, B, C, parmi d'autres agences ou cabinets, les architectes Maximiliano Fuksas et Winy Maas, et sont en compétition pour la conception du futur siège de la Région Rhône-Alpes les ateliers de Norman Foster et de Christian de Portzamparc.

Le Musée des Confluences est l'équivalent lyonnais de la « Elbphilharmonie » : situé à l'extrémité sud du quartier, il se présente comme un lieu symbolique, un espace de rencontres. Celle des deux fleuves, ainsi que celle de la science et de la société, thèmes du futur musée.

Le Musée des Confluences vu du nord-ouest (?)
Architecte : agence Coop Himmelblau



Source : Lyon Confluence (SAEML) & Grand Lyon communauté urbaine, septembre 2003, *Lyon Confluence : Lyon déploie son centre entre Rhône et Saône*, p. 12.

Comme dans le cas de la HafenCity, les symboles architecturaux doivent conférer au nouvel espace urbain une personnalité visuelle forte venant construire, par conséquent, son image de marque.

Cependant, contrairement à l'opération allemande, Lyon Confluence ne se confine pas uniquement dans une position de quartier huppé. Si l'effet « adresse » est également recherché pour attirer des activités tertiaires et commerciales, il se combine à un triptyque que

l'on pourrait résumer par le mot d'ordre suivant : diversité fonctionnelle, mixité sociale et de formes architecturales, ainsi qu'exemplarité en matière de développement durable. Ce dernier point étant abordé plus largement par la suite (cf. III.B.3. *Lyon Confluence : être une opération exemplaire*), qu'en est-il des deux premiers ?

La diversité fonctionnelle se traduit avant tout par une parité entre espaces d'habitat et espaces d'activités économiques (cf. III.A.2 *Deux opérations d'envergure au cœur de la ville...*) : le quartier doit être à la fois une zone résidentielle et une zone d'emplois. A ces deux fonctions s'ajoute celle des loisirs urbains (qui est également très présente dans l'opération de la HafenCity) qui se traduit par la place prépondérante laissée :

- aux espaces publics conçus pour la détente et la récréation, notamment le parc et la promenade des quais de Saône qui s'étirent sur plus de 2 km ainsi que la place nautique de 4 ha composée de quais en gradins et d'un vaste bassin d'animation nautique ;
- aux équipements dits culturels comme le Musée des Confluences ou le pôle de loisirs avec son multiplexe UGC (qui accueillera également de nombreux commerces).

A cette diversité fonctionnelle où le secteur des loisirs urbains tient une place de choix, s'ajoute un objectif de mixité sociale qui contraste avec le choix d'un public cible bien spécifique pour la HafenCity. Cette mixité se traduit surtout en matière d'habitat où il est prévu pour l'ensemble de l'opération : 50% de logements haut de gamme, 30% de logements standards et intermédiaires, et 20% de logements sociaux. Dans le cas des îlots A, B, C qui correspondent à la première opération immobilière engagée sur Lyon Confluence¹, la répartition² du nombre de logements se fait ainsi :

- 44% de logements haut de gamme répartis de manière équilibrée sur les îlots A et B,
- 25% de logements standards (îlots B et C),
- 8% de logements intermédiaires sur les îlots A et C,
- et 23% de logements sociaux concentrés sur les îlots B et C, dont 19% en accession à la propriété, 49% en locatif social, et 32% destinés à des publics spécifiques uniquement sur l'îlot C (résidence pour handicapés, et foyer « Habitat et Humanisme » pour l'accueil temporaire et d'urgence de personnes en difficultés).

Pour ce qui est de la mixité en termes de formes architecturales, il s'agit pour l'instant surtout d'un simple objectif et qui reste difficilement appréciable car aucune réalisation n'est encore sortie de terre.

Les opérations de Lyon Confluence et de la HafenCity sont similaires sur de nombreux points :

- *superficie assez vaste et situation centrale au cœur de chaque agglomération ;*
- *envergure et ambition qui se traduisent le plus visiblement par la réalisation d'équipements et d'espaces publics dont les choix architecturaux et urbanistiques doivent conférer une image de marque au nouvel espace urbain ;*
- *diversité des fonctions envisagées avec une prédominance du secteur des loisirs urbains.*

¹ 76 842 m² de SHON au total dont 51 716 m² d'habitat (soit 688 logements), 11 766 m² de bureaux, 3 444 m² de commerces et activités, et 895 m² pour un équipement petite enfance.

² In Lyon Confluence (SAEML) & Grand Lyon communauté urbaine, 13 janvier 2005, *Présentation des projets retenus pour les îlots ABC*, p. 11.

La différence principale entre Lyon Confluence et la HafenCity réside finalement dans la composition sociale de la future population, que traduisent notamment les options en matière d'habitat : la structure sociodémographique des habitants de la HafenCity risque de se limiter aux couches supérieures de la population, alors qu'à Lyon Confluence, la diversité du parc de logements devrait normalement assurer une certaine mixité sociale.

B. Des positions différentes concernant le développement durable

Les deux opérations d'urbanisme présentées, comment prennent-elles finalement en compte le développement durable ? Ces derniers paragraphes se focalisent successivement sur :

- les dispositions retenues par chaque agglomération dans les domaines de la consommation d'énergie ou de la gestion de l'eau, des déplacements, et de l'implication des habitants ;
- l'intérêt que chaque agglomération porte à la notion de développement durable et comment elle l'intègre dans la réflexion, l'élaboration et la réalisation de son opération.

1. Comparaison thématique

Quel fonctionnement des bâtiments envisagé ?

Ce premier champ d'actions concerne essentiellement les choix faits en matière d'approvisionnement et de consommation énergétiques.

Dans le cas de Lyon Confluence, la SAEML oblige les promoteurs immobiliers à concevoir des bâtiments écologiques. Dans chaque cahier des charges sont comprises des clauses spécifiques pour limiter la consommation d'énergie, inciter à couvrir les besoins par des énergies renouvelables, et encourager une gestion des eaux de pluie permettant éventuellement de les réutiliser. Le cahier des charges HQE des îlots A, B, C met particulièrement l'accent sur les aspects de confort / qualité de vie et ceux liés au secteur de l'énergie. Ainsi, afin de réduire les besoins énergétiques, il oblige à :

- privilégier des solutions « passives » : optimiser les apports solaires pour le chauffage et l'éclairage tout en prévoyant des protections solaires naturelles, et assurer une ventilation et un rafraîchissement nocturne naturels pour éviter l'installation ou l'utilisation continue de climatiseurs ;
- travailler sur l'enveloppe des bâtiments, en particulier le vitrage (au minimum double), l'inertie thermique et la qualité acoustique.

Outre ces grandes lignes de cadrage, le cahier des charges HQE impose des objectifs stricts de consommation énergétique maximale et de couverture des besoins par des énergies renouvelables (cf. encadré), en l'occurrence par la biomasse avec des chaufferies bois à l'échelle de l'îlot et par l'énergie solaire avec des panneaux à cellules thermiques.

Pour ce qui concerne la gestion de l'eau, le cahier des charges HQE est plus ouvert : il préconise d'étudier quelles sont les possibilités de réutiliser l'eau de pluie pour certains usages (comme l'arrosage ou les chasses d'eau), mais n'impose pas de créer systématiquement de doubles circuits eau potable / eau propre par exemple.

L'approche privilégiée par Lyon Confluence est donc globale à l'échelle de chaque îlot : le bâtiment et les réseaux sont conçus comme un tout à traiter de manière concomitante et intégrée.

Cela, en revanche, ne semble pas être le cas pour la HafenCity. En effet, les cahiers des charges¹ ne comportent aucune clause en matière de performances énergétiques ou de gestion des eaux de pluie qui permettrait la valorisation de ces dernières pour des usages domestiques. Les promoteurs doivent respecter les normes en vigueur, en particulier celles définies dans les arrêtés fédéraux EnEV qui imposent comme standard l'habitat à basse énergie (cf. 1^{ère} partie *Cadre conceptuel et théorique – II.A.2. Les stratégies nationales en faveur du développement durable : quelle place accordée à la maîtrise de l'énergie ?*), mais la conception de leur opération se fait de manière indépendante, selon leurs propres critères et intérêts (surtout financiers). Chaque bâtiment ne devrait donc pas consommer plus de 65 kWh/m² par an en chauffage (niveau assez proche finalement de l'objectif fixé à Lyon Confluence pour les logements). Cependant, aucune autre valeur maximale ne semble être fixée pour les autres consommations énergétiques, eau chaude sanitaire et électricité.

Si aucun objectif de performance n'est exigé sur la HafenCity pour attribuer un lot à construire, cela n'empêche pas certains promoteurs de se fixer, eux-mêmes, des objectifs ambitieux à atteindre. Ainsi, au moins un lot sur le secteur de Dalmannkai est prévu pour répondre aux exigences de l'habitat passif (moins de 15 kWh/m² par an pour le chauffage).

En outre, la réflexion sur la couverture des besoins énergétiques des bâtiments n'est pas du ressort de chaque promoteur, mais de la société Vattenfall qui est délégataire pour l'approvisionnement de Hambourg en électricité et chauffage. En matière d'approvisionnement énergétique, les promoteurs ne s'occupent donc que du raccordement au réseau existant et futur.

Le chauffage urbain distribué par Vattenfall dans la HafenCity provient de l'usine existante et installée au cœur du quartier dans le secteur appelé Grasbrook, et qui fonctionne à partir de l'hydrogène. Cette première source sera complétée par 1 800 m² de collecteurs solaires à cellules thermiques qui seront installés sur les bâtiments du secteur Dalmannkai (des discussions seront engagées au cas par cas avec chaque promoteur immobilier). Le but pour Vattenfall est que cette source d'énergie renouvelable couvre 40% des besoins en eau chaude sanitaire (mais rien n'est précisé quant au périmètre couvert : cet objectif concerne-t-il les seuls premiers secteurs réalisés à l'ouest ou bien l'ensemble de la HafenCity ?).

Extrait du cahier des charges HQE pour Lyon Confluence : objectifs du volet « énergie »

Objectifs en matière de production d'énergie renouvelable

Logements :

- chauffage : 80%
- eau chaude sanitaire : 80%
- consommations communes d'électricité : 50%

Bureaux :

- chauffage : 80%
- rafraîchissement et tous usages électriques : 10%

Objectifs en matière de consommations énergétiques finales

Logements :

- chauffage : <60 kWh/m² par an
- eau chaude sanitaire : <25 kWh/m² par an
- électricité domestique : <25 kWh/m² par an
- électricité des communs : <10 kWh/m² par an

Bureaux :

- chauffage : <40 kWh/m² par an
- eau chaude sanitaire : <5 kWh/m² par an
- climatisation : <10 kWh/m² par an
- tous autres usages électriques : <35 kWh/m² par an

Source : Lyon Confluence (SAEML) & Grand Lyon communauté urbaine, février 2004, *Cahier des charges HQE : version 2*, p. 17-19.

¹ Ces informations se basent uniquement sur les résultats des entretiens menés car il ne m'a pas été permis de consulter un cahier des charges type.

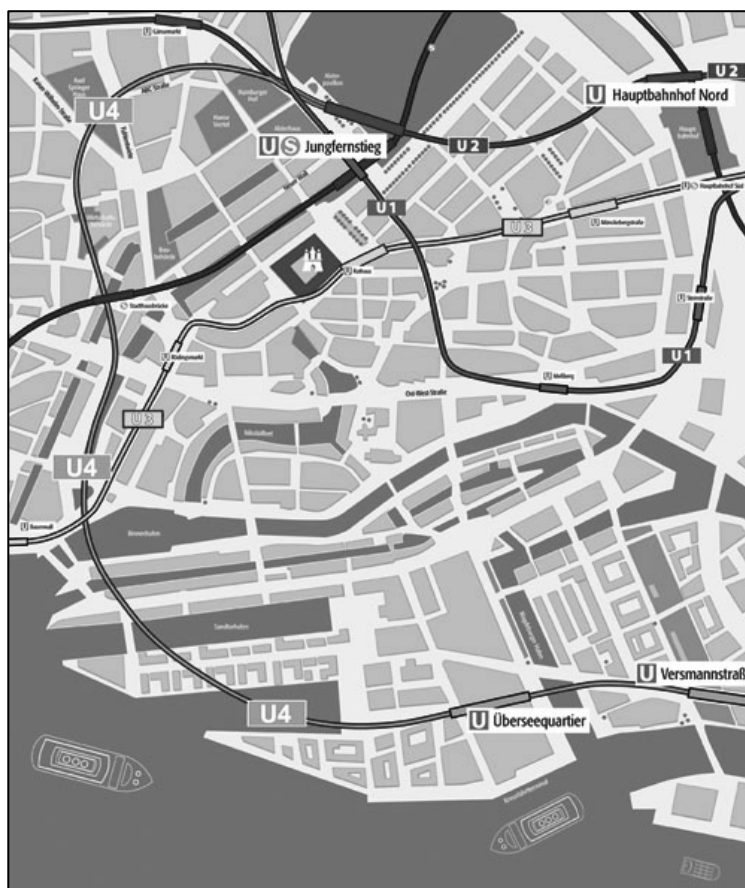
Quels modes de transport alternatifs à la voiture individuelle encouragés ?

En matière de transports, dans un cas comme dans l'autre, aucune disposition très engagée en faveur d'une limitation de l'usage de la voiture individuelle, comme par exemple la création de « quartier sans voiture / Autofreiesiedlung », n'a été prise et ne semble même, pour l'instant, être envisagée. Au contraire, dans le cas de la HafenCity, un objectif affiché est de faciliter l'accès au centre-ville avec une voiture.

Les schémas de déplacements spécifiques à chaque opération constituent une extension du maillage existant au nouveau quartier, que ce soit pour les liaisons en transport en commun, que pour les liaisons pédestres ou cyclistes. En particulier pour ce qui concerne les modes structurants et lourds de transport en commun :

- le Grand Lyon a choisi de faire prolonger la ligne de tramway T1 depuis la gare de Perrache jusqu'au Musée des Confluences en empruntant « l'épine dorsale » du quartier : le cours Charlemagne. Quatre stations sont programmées et deux sont déjà desservies depuis 2005 ;
- la HafenCity sera desservie par une nouvelle ligne de métro, la U4 qui reliera directement le quartier à la station Jungfernstieg, principal pôle d'interconnexions du centre-ville, avec deux lignes de RER ou S-Bahn (sur quatre au total) et deux lignes de métro ou U-Bahn (sur les trois existantes). Aucune station intermédiaire n'est prévue, apparemment pour des raisons techniques. La construction du premier tronçon (Jungfernstieg – Versmannstraße) devrait débuter en 2007 et s'achever en 2011. Il est possible que ce tronçon soit ensuite prolongé jusqu'à l'extrémité est de la HafenCity, permettant éventuellement une interconnexion avec la ligne de S3, au cas où une nouvelle station soit construite sur cette ligne au niveau du secteur de Elbbrückenzenrum.

Le futur tracé de la nouvelle ligne de métro U4



Source : HafenCity Hamburg GmbH.

L'ensemble des quais de Saône pour Lyon Confluence et des abords des bassins pour la HafenCity devrait être interdit à la circulation automobile et constituer les axes principaux pour les cheminements piétonniers et cyclistes. Quelques zones piétonnières sont également prévues et consistent essentiellement en des espaces publics :

- à Lyon Confluence : la place nautique où toute la partie nord qui borde les îlots A, B, C sera réservée exclusivement aux piétons et cyclistes ;

- sur la HafenCity : les esplanades des Magellan et Marco Polo Terrassen.

Enfin, un objectif à long terme du Grand Lyon est de pouvoir déclasser les voies de l'autoroute A7 qui longent le Rhône en boulevard urbain afin d'une part d'ouvrir le quartier de Lyon Confluence vers l'est, et d'autre part d'assurer une reconquête de ces quais par les piétons et les cyclistes. Cela reste pour l'instant tributaire de la réalisation d'un contournement de l'agglomération lyonnaise par l'ouest.

Quelle forme de concertation publique adoptée ?

Pour ce dernier aspect permettant d'apprécier la position de chaque opération en faveur du développement durable, les dispositions sont semblables.

Chaque structure porteuse possède un centre d'informations ouvert au public dans ses locaux. Ces espaces proposent des expositions temporaires et une documentation fournie de brochures diverses présentant les enjeux, les principes et les avancées de chaque opération ; ils accueillent les réunions publiques organisées à l'occasion de concours architecturaux ou de journées thématiques de réflexions ; ils sont enfin appelés à recueillir les avis et remarques des habitants et du public dans son ensemble.

Si ces deux centres sont les vitrines de chaque opération, cet aspect est plus appuyé pour celui de la HafenCity. En effet, ouverts tous les jours de 10h à 18h sauf le lundi, il fonctionne presque comme un office de tourisme, proposant :

- une visite guidée gratuite du quartier tous les samedis après-midi, et même des circuits à vélo l'été,
- une série d'ouvrages payants sur l'opération de la HafenCity ou plus généralement sur l'architecture à Hambourg,
- ainsi que des articles griffés (stylos, etc.).

La présence d'un café avec terrasse l'été renforce l'impression que ce centre semble vouloir être un lieu incontournable de la vie urbaine à Hambourg, et non pas un simple espace d'informations. Cet aspect commercial est bien moins présent à Lyon Confluence où le centre d'informations n'est ouvert que deux après-midi par semaine, les mercredis et jeudis de 14h à 19h.

Finalement, la concertation publique se limite, pour les deux opérations, à une simple communication informative et très peu incitative. La participation des habitants de chaque agglomération, et a fortiori de ceux du quartier, n'a pas été conçue comme pouvant être active : chaque opération est bien trop stratégique pour le développement de l'agglomération. C'est pourquoi il est estimé qu'il ne peut y avoir de plus grande implication du grand public que sa simple présence à des réunions publiques de présentation de décisions déjà arrêtées.

Dans le cas de Lyon Confluence, des ateliers composés d'une cinquantaine de personnes invitées (elles ont été choisies parmi une liste de personnes qui se sont manifestées auprès de la SAEML pour montrer leur intérêt) peuvent être organisés sur certaine question, mais le résultat de ces ateliers ne peut être qu'un avis ou une recommandation. Cela se rapproche quelque peu du système du « workshop » qui prévaut pour l'opération de la HafenCity, mais ceux-ci ne regroupent que des professionnels qui sont spécialistes du domaine abordé ou bien seulement concernés par celui-ci. Le principe de ces « workshops » est d'être des réservoirs de production d'idées afin de répondre, d'une certaine manière, à cette question : comment commencer au départ quand on ne sait rien ?

La concertation avec le public existe bel et bien mais elle reste très descendante ; et la participation active est réservée aux personnes averties.

2. Quelle prise en compte globale de la notion de développement durable ?

« Die HafenCity » : être avant tout une opération rentable

Le maître mot de l'opération allemande n'est pas la notion de développement durable, mais plutôt celle de rentabilité : la viabilisation des terrains qui appartiennent déjà tous à la ville puis leur vente par lots successifs doivent assurer un retour sur investissements permettant de couvrir largement la réalisation des équipements publics, comme la salle de concert de la Elbphilharmonie, le musée de la marine ou l'aquarium / science center. Les cahiers des charges ne comportent donc aucune clause spécifique pour améliorer les performances énergétiques des bâtiments, inciter à concevoir des bâtiments avec un faible impact environnemental, ou simplement obliger à construire un type de logement plutôt qu'un autre. La position du BSU¹ est même de considérer que le simple fait de reconvertir des friches portuaires suffit à qualifier cette opération comme relevant du développement durable : il n'est pas utile d'aller plus loin ou d'expérimenter.

Ainsi, les investisseurs sont libres de choisir le type de bâtiments qu'ils commercialiseront par la suite, qu'il s'agisse de leur fonction (habitat, bureaux, commerces) ou de leur performance (normes standards ou critères exigeants de l'habitat passif par exemple). Les expérimentations ou innovations relèvent strictement de l'initiative privée, et non d'un éventuel objectif affiché par la HafenCity Hamburg GmbH ou le BSU.

A partir de 2007 devrait être mis en place un concours biannuel spécifique à la HafenCity qui désignerait les bâtiments dont les performances énergétiques sont jugées les meilleures (mais la participation au concours n'est pas obligatoire ni automatique) ; ce concours s'apparente finalement à une forme de labellisation. Les investisseurs lauréats auraient alors le droit de communiquer sur leurs programmes immobiliers en faisant du développement durable un argument de vente pour commercialiser leurs logements ou leurs bureaux. La grille d'évaluation (appelée « Leitfaden Nachhaltigkeit »²) est en cours d'élaboration. Elle pourrait éventuellement être ensuite étendue à l'ensemble de Hambourg.

La prise en compte du développement durable sur l'opération de la HafenCity ne se fait pas *a priori* mais *a posteriori* : les critères ne sont pas incitatifs ou contraignants, mais simplement évaluatifs et distinctifs.

« Lyon Confluence » : être une opération exemplaire

Contrairement à la HafenCity où l'expérimentation et l'innovation relèvent exclusivement des choix effectués par les investisseurs immobiliers essentiellement privés, les acteurs publics sur l'opération Lyon Confluence sont les moteurs pour la prise en compte du développement durable, que ce soit le Grand Lyon, la SAEML ou bien les organismes partenaires comme l'ADEME ou l'Agence Locale de l'Energie. En tant qu'opération d'urbanisme phare sur le territoire de l'agglomération lyonnaise, la visibilité accrue du nouveau quartier incite la collectivité à en faire un espace privilégié pour afficher son engagement en faveur du développement durable.

Cet engagement se traduit surtout dans les dispositions strictes définies par les cahiers des charges : choix d'une démarche HQE et critères exigeants de performances énergétiques. De plus, l'attribution de marchés publics par le Grand Lyon peut dépendre de clauses sociales,

¹ Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt.

² Mémento de durabilité.

comme par exemple faire intervenir sur un chantier des associations de réinsertion professionnelle ; il est probable qu'il en soit ainsi pour les marchés publics passés pour l'opération de Lyon Confluence, même si aucun des documents consultés ne peut confirmer cette supposition.

Enfin, les îlots A, B, C ont été retenus par le programme européen Concerto dans le cadre d'un partenariat du Grand Lyon avec les villes de Saragosse en Espagne et Bracknell en Grande-Bretagne. Les subventions européennes viennent financer à hauteur de 35% les surcoûts occasionnés par les investissements nécessaires à la maîtrise des consommations énergétiques pour les 75 000 m² de logements, bureaux et commerces prévus. Cette participation à Concerto explique donc la grande attention portée aux performances énergétiques par le cahier des charges HQE élaboré pour ces trois îlots.

Similaires dans leur objet (reconversion de vastes terrains industriels et ferroviaires pour en faire des centres urbains attractifs), les opérations de Lyon Confluence et de la HafenCity ont une approche de la notion de développement durable très contrastée.

Dans le cas français elle vient guider la conception globale de l'opération, définissant des objectifs précis à atteindre et qui rendent les cahiers des charges très contraignants. Ce qui n'est pas le cas pour la HafenCity où la commercialisation des terrains à lotir n'est soumise à aucun critère, environnemental ou énergétique, sélectif contraignant particulier.

BILAN

Comme pour le niveau conceptuel, l'étude de la prise en compte du développement durable par chaque opération donne un résultat contrasté :

- cette notion est ainsi omniprésente à Lyon Confluence et elle doit, théoriquement, dicter tous les choix ;
- alors qu'elle est quasiment absente des étapes préliminaires de réflexion pour la HafenCity.

	Lyon Confluence	Die HafenCity
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Etendre le centre-ville en reconquérant et en intégrant à la trame urbaine des espaces délaissés. ▪ Favoriser une mixité fonctionnelle assurant l'attractivité du futur quartier. 	
Données spatiales et socio-économiques	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 150 ha (dont 40 pour le quartier Sainte-Blandine) ; ▪ 1 million de m² constructibles ; ▪ 25 000 habitants et 22 000 emplois attendus ; ▪ mixité de l'habitat, du logement social au haut de gamme ; ▪ équipements prévus : tramway, Musée des Confluences, pôle de loisirs, Conseil Régional, archives municipales, ... 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 155 ha (dont 50 sur l'eau) ; ▪ 1,5 million de m² constructibles ; ▪ 10 à 12 000 habitants et 20 000 emplois attendus ; ▪ absence de logements sociaux ⇒ mixité de l'habitat peu probable ; ▪ équipements prévus : métro / U-Bahn, Elbphilharmonie, musée de la marine, embarcadère pour les paquebots de croisière, aquarium / Science Center, université, ...
Place du développement durable ?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cahiers des charges très stricts : <ul style="list-style-type: none"> - démarche HQE, - accent mis sur les performances énergétiques (programme européen Concerto), - recours aux énergies renouvelables (panneaux solaires et chaufferies bois). ▪ Pas de mesures restreignant l'usage de la voiture individuelle. ▪ Pas d'expérience participative particulière. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aucune obligation dans les cahiers des charges en faveur d'une maîtrise de l'énergie, mais : <ul style="list-style-type: none"> - au moins un îlot loti en respectant les exigences du label « habitat passif », - mise en place prévue d'un concours distinguant les bâtiments les plus performants. ▪ Pas de mesures restreignant l'usage de la voiture individuelle. ▪ Pas d'expérience participative particulière.

Enfin, concernant l'application concrète du développement durable par chaque opération dans des domaines particuliers, la HafenCity paraît en retrait par rapport à Lyon Confluence sur les questions énergétiques, mais cela appelle deux remarques :

- la législation allemande est déjà assez stricte en faisant de l'habitat à basse énergie la référence standard (soit moins de 65 kWh/m²/an pour le chauffage) ;
- et quelques investisseurs vont plus loin que certains objectifs définis dans les cahiers des charges lyonnais en choisissant de respecter les exigences de l'habitat passif.

Conclusion

CONCLUSION

D'un discours rhétorique à des solutions innovantes ?

Au regard des résultats de cette recherche comparée, la communauté urbaine du Grand Lyon paraît beaucoup plus engagée que la « Staatstadt » de Hambourg en faveur du développement durable, puisque cette notion est censée inspirer ses choix politiques et est à l'origine de décisions engagées et presque militantes, notamment dans les domaines du transport et de la construction neuve. Cette impression vient infirmer, de prime abord, l'idée très répandue :

- que l'Allemagne est un exemple de durabilité du fait de l'influence ancienne des organisations écologistes (comme le BUND¹ ou le parti politique « Die Grünen ») et des nombreuses expériences alternatives recensées (comme l'habitat passif ou la production d'électricité grâce à l'énergie solaire ou éolienne) ;
- et que la France reste constamment en retrait et peu encline à prendre des décisions fortes, ambitieuses et symboliques qui laisseraient une plus grande place aux considérations écologiques et qui permettraient une meilleure prise en compte des questions environnementales dans les politiques publiques.

Cette image éculée est fausse, ou, tout du moins, beaucoup trop caricaturale : la prise en compte et l'application du développement durable sont réelles des deux côtés du Rhin, mais ne répondent pas forcément aux mêmes objectifs, ne correspondent pas à des approches et des démarches identiques et n'impliquent pas les acteurs privés et publics de manière semblable.

L'analyse des exemples du Grand Lyon et de Hambourg a permis de mettre surtout l'accent sur le rôle moteur ou non des collectivités locales, aspect sur lequel le premier point de cette conclusion revient plus spécifiquement (cf. *Bilan des deux études de cas*). Et cette comparaison a également mis en évidence différentes étapes (ou plutôt états) participant d'une volonté plus ou moins claire d'infléchir notre mode de développement (cf. *Retour sur les hypothèses de recherche*).

BILAN DES DEUX ETUDES DE CAS : UNE IMPLICATION CONTRASTEE DES DEUX COLLECTIVITES LOCALES

Quelle concordance entre le programme urbain et l'opération d'urbanisme étudiés ?

Dans les deux cas, l'on observe une certaine cohérence entre le programme urbain et l'opération d'urbanisme : la seconde est à l'image de ce que prône la première.

Ainsi à Hambourg, le modèle urbain développé par le programme « Metropole Hamburg – Wachsende Stadt » met l'accent sur la notion de croissance qui se traduit par des objectifs d'attractivité et de rentabilité économiques du territoire : le « Senat » considère que le développement pérenne de l'agglomération passe par une augmentation de sa population et de ses actifs, mais pas n'importe lesquels puisqu'il s'agit surtout d'attirer des ménages aisés et des familles. L'opération de la HafenCity rentre parfaitement dans ce cadre là : cet objet de

¹ Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland : association pour l'environnement et la protection de la nature en Allemagne.

prestige est principalement destiné aux couches supérieures de la population qui ont un pouvoir d'achat conséquent, et se conçoit comme une vitrine de la vitalité et de la renommée de la ville. La dimension marketing de cette opération est très perceptible, tout comme celle de rentabilité.

L'effet vitrine et l'importance des actions de communication sont également présents sur l'opération de Lyon Confluence. Cependant, elle ne joue pas tout à fait dans le même registre, puisqu'il n'est pas question de rentabilité ou de croissance, mais de développement durable et d'enjeux environnementaux. Cela correspond aux grandes préoccupations auxquelles s'intéresse le Grand Lyon et qu'il a formalisées dans son Agenda 21 local. L'objectif du Grand Lyon est d'afficher et d'affirmer une identité forte modelée par des actions emblématiques et engagées en faveur du développement durable, et cela afin de conforter son rayonnement international.

Quels aspects caractéristiques relevant d'une mise en œuvre du développement durable ?

Le développement durable n'occupe pas du tout la même place dans les politiques mises en œuvre par chaque collectivité : dans l'exemple français, cette notion est au cœur de l'action publique (ou en tout cas est présentée comme telle), alors qu'elle en est quasiment absente dans l'exemple allemand. D'où une grande différence de visibilité pour la mise en œuvre du développement durable :

- le Grand Lyon se présente comme l'acteur central du développement durable sur l'agglomération lyonnaise : toutes ses décisions et actions doivent en être inspirées et y faire référence. La collectivité est en outre à l'origine de dispositifs ou de réalisations considérés comme innovants et ou ambitieux : elle se place ainsi en moteur de l'application des principes du développement durable et assure du même coup une visibilité accrue à cette notion puisque très utilisée pour la promotion de l'action communautaire ;
- en revanche, l'implication de la collectivité locale à Hambourg est très succincte et se limite surtout à de l'information à destination du grand public : il est donc peu fait référence à la notion de développement durable, ou bien de manière très anecdotique ou trop générale, ce qui rend le discours très rhétorique. Par contre, l'implication des acteurs privés est essentielle et donne lieu à des réalisations tout à fait dignes de celles observées dans le Grand Lyon. Cette prépondérance des acteurs privés rend la visibilité des actions menées moins évidente et moins systématique, et cela renforce également l'idée que le développement durable relève aussi et surtout d'une prise de conscience et d'un engagement individuels.

Quels outils spécifiques ou quelles solutions innovantes identifiés ?

Chaque agglomération est le lieu d'expériences plus ou moins comparables, surtout dans les domaines des transports et de la construction, à savoir :

- l'élaboration d'un « référentiel habitat durable », assez stricte et ambitieux concernant notamment les performances énergétiques, pour toutes les nouvelles constructions réalisées sur un terrain appartenant au Grand Lyon, cédé par celui-ci ou inclus dans le périmètre d'une ZAC communautaire ;
- la réalisation de plusieurs bâtiments répondant aux critères exigeants du label « habitat passif » à Hambourg, tout comme celle d'îlots privilégiant l'approvisionnement en énergie par des sources renouvelables, en l'occurrence via des panneaux solaires ;
- toujours à Hambourg, la création d'un premier quartier sans voitures : l'« Autofreiesiedlung » de Saarlandstraße, même s'il reste de taille modeste ;

- et enfin l'opération « Vélo'v » du Grand Lyon qui ambitionne de proposer aux habitants un « nouveau » mode de transport urbain qui viendrait concurrencer la voiture individuelle pour les déplacements en centre-ville. La création de lignes « Pédibus » pour le ramassage scolaire participe également de cette volonté de limiter le recours à la voiture individuelle dans les centres urbains.

Pour ce qui est des expériences participatives, elles se limitent pour les deux opérations étudiées, Lyon Confluence et la HafenCity, à de la communication et à de la simple information descendante, et éventuellement remontante. Cela s'explique peut-être par l'importance stratégique que revêt chaque opération pour l'avenir de l'agglomération, ce qui n'incite certainement pas les collectivités à associer plus directement la société civile ou les habitants aux décisions ou simplement à la réflexion. L'exemple des ADUL² sur l'opération de Gerland à Lyon montre que l'association de la société civile ou des habitants à certains projets sous forme de participation active existe, mais n'est pas systématique.

Dans un de ses articles, Cyria EMELIANOFF précise les motivations que des villes peuvent avoir à s'interroger sur leur développement et à l'orienter de façon à se présenter ensuite comme des « villes durables » : « *l'environnement est une de leur préoccupation sensible, bannière d'une nouvelle image de marque et facteur de compétitivité. [...] [Elles] travaillent finalement à définir, réviser ou asseoir leur identité. Le projet de ville durable vient alors à point pour tenter de traiter de manière intégrée les problèmes épars de la ville. Sans nuisances ni problèmes humains notables, sans demandes politiques ou sociales, il est en effet peu probable qu'une collectivité prenne le chemin de la durabilité écologique, ayant trouvé la sienne en propre* »³. Cette dernière phrase pourrait-elle expliquer le choix qu'a fait Hambourg de ne pas tenir compte dans son programme urbain et son opération d'urbanisme phare des principes du développement durable ? Est-ce le besoin de se construire une image de marque qui a incité le Grand Lyon à se saisir de cette notion pour en faire le ciment de sa ligne politique et de son action ? Certainement : l'engagement dans un sens ou dans un autre résulte d'une posture, d'un intérêt de départ auxquels la consistance d'une notion comme le développement durable peut éventuellement satisfaire. Sa valeur intrinsèque ne serait donc pas suffisante pour l'imposer comme une évidence au sein d'un projet urbain, qu'il soit conceptuel et ou opérationnel.

En résumé, si le Grand Lyon paraît plus en pointe sur la notion de développement durable que Hambourg, c'est parce qu'elle est considérée comme une priorité politique et une composante essentielle et affichée des projets d'urbanisme entrepris par la collectivité, alors que cet engagement reste plutôt du domaine de l'initiative privée dans l'agglomération allemande.

RETOUR SUR LES HYPOTHESES DE RECHERCHE : INFLECHIR NOTRE MODE DE DEVELOPPEMENT, ENTRE PRISE DE CONSCIENCE, COMMUNICATION ET ACTION MILITANTE

Cette analyse comparée de deux études de cas vient très partiellement confirmer les hypothèses de recherche de départ :

² Ateliers de Dialogue Urbain Lyon.

³ In EMELIANOFF Cyria, 1995, « Les villes durables : l'émergence de nouvelles temporalités dans de vieux espaces urbains », p. 41.

1. *« D'un côté, les projets urbains allemands mettent désormais plus l'accent sur la concertation entre acteurs avec un attrait pour l'implication croissante de la société civile [allant au-delà des seules dispositions techniques] ».*

Si le cas de Hambourg vient contredire cette assertion (aussi bien pour ce qui concerne la concertation que les aspects techniques), il ne permet pas pour autant de l'infirmier complètement. En effet, la place centrale qu'occupent en France les acteurs publics, au premier rang desquels les collectivités locales, déforme l'appréciation que l'on peut porter sur le rôle de celles allemandes. L'importance de l'engagement des acteurs privés souligne que la prise de conscience est une affaire individuelle avant ou au lieu d'être collective : les innovations sont donc plutôt à chercher parmi les initiatives des acteurs privés que parmi celles des acteurs publics.

Ensuite, les dispositions techniques existent, avec la généralisation de l'habitat à basse énergie, et les expériences impliquant des changements de comportement conséquents se multiplient (avec l'exemple des « Autofreiesiedlungen »), mais le passage à une implication croissante de la société civile dans les projets urbains est difficile à apprécier car vraisemblablement s'organisant de manière informelle, en marge des initiatives strictement publiques.

En tout cas, pour ce qui est de Hambourg, le développement durable n'est pas une priorité ce qui infirme doublement l'hypothèse : non seulement la concertation n'existe pas mais les projets urbains de la collectivité ne cherchent pas non plus à aller plus loin que les normes existantes.

2. *« De l'autre, les projets urbains français se concentrent plutôt sur des domaines sectoriels, comme par exemple la question des transports ou celle de la maîtrise de l'énergie ».*

Cette deuxième hypothèse est tout à fait conforme à ce qui a été observé pour le Grand Lyon : le recours systématique à la démarche HQE en mettant particulièrement l'accent sur les aspects énergétiques dans toutes ses opérations d'urbanisme, ou bien le lancement de l'expérience « Vélo'v » traduisent cet intérêt pour des interventions sectorielles innovantes. Elles s'inscrivent à chaque fois dans une réflexion et une démarche plus larges car étant une des applications concrètes du programme urbain correspondant à l'Agenda 21 local : l'intervention par domaines sectoriels précis ne doit donc pas occulter la forte dimension systémique présente dans le programme urbain.

Finalement, le Grand Lyon fait preuve à la fois d'une prise de conscience poussée et d'actions quasi militantes en faveur du développement durable, ce qui s'accompagne inévitablement d'une promotion territoriale centrée sur ce thème. Du coup, la prise de conscience collective semble primée sur la prise de conscience individuelle : elle est beaucoup plus visible et se positionne presque comme l'aiguillon de la seconde.

La prise en compte et l'application des principes du développement durable dans les grands projets d'urbanisme en Allemagne et en France révèlent des situations contrastées, où les états de prise de conscience et de militantisme ne sont pas forcément partagés par les mêmes acteurs dans chaque pays. Si des solutions innovantes existent dans les deux agglomérations étudiées, le discours officiel de chaque collectivité locale concernant le développement durable diffère : outil de communication permettant de se mettre en valeur, il est très promotionnel mais légitime car relayé par des engagements concrets dans le cas du Grand Lyon, alors qu'il apparaît à Hambourg très rhétorique et sans véritable suite tangible.

BIBLIOGRAPHIE

Références générales

2005-2015 *Les révolutions de la maison individuelle*, hors-série de *Science & Vie* paru en 2006, 130 p.

Charte des villes européennes pour la durabilité – Charte d'Aalborg, Charte adoptée par les participants à la conférence européenne sur les villes durables, tenue le 27 mai 1994 à Aalborg (Danemark), 6 p.

Les engagements d'Aalborg (The Aalborg commitments – Inspiring Futures), Livret publié suite à la 4^{ème} conférence européenne des Villes durables (Aalborg+10), tenue le 11 juin 2004 à Aalborg (Danemark), 9 p.

Potentials for polycentric development in Europe, rapport du programme de recherche européen ESPON 1.1.1. publié dans sa version finale en mars 2005, Stockholm, 240 p.

BARTH Hans-Günther, CARRIERE Jean-Paul, GIRARDIN Marie, RAKOTOFIRINGA Elisabeth et VOELL Mathias, 2005, *La mise en œuvre de systèmes d'indicateurs locaux du Développement Durable à partir d'une comparaison franco-allemande*, rapport du projet de recherche dans le cadre du programme de recherche « Politiques territoriales et Développement Durable – Axe 1 : Les processus et méthodes d'évaluation des politiques territoriales à l'aune des objectifs du Développement Durable », 153 p.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2000, *Stadtentwicklung und Städtebau in Deutschland: ein Überblick*, Berichte Band 5, Bonn, 82 p.

CARRIERE Jean-Paul, 2002, « Introduction et présentation : l'émergence du 'projet urbain' en Méditerranée », in CARRIERE Jean-Paul, *Villes et projets urbains en Méditerranée*, Collection Perspectives « Villes et Territoires » n°2, Tours, p. 9-20.

CARRIERE Jean-Paul, 2005, « Une réflexion sur la construction du polycentrisme en Europe : apports et limites du rapport *Potentials for polycentric development in Europe* », in *Territoires 2030* n°1 (1^{er} semestre 2005), DATAR – La documentation française, Paris, p. 47-64.

CHARLOT-VALDIEU Catherine et OUTREQUIN Philippe, 1999, *La ville et le développement durable*, Cahiers du CSTB Etudes et recherches n°3106, Paris, 35 p.

Comité interministériel pour le développement durable, 2003, *Stratégie Nationale de Développement Durable*, dossier comprenant six documents : « Quelques actions pour illustrer la stratégie... » (17 p.), « Le Gouvernement associe tous les acteurs... » (3 p.), « Stratégie Nationale de Développement Durable – introduction » (6 p.), « Stratégie Nationale de Développement Durable – les objectifs » (25 p.), « Stratégie Nationale de Développement Durable – programmes d'actions » (85 p.), « Documents annexes » (28 p.)

EMELIANOFF Cyria, 1995, « Les villes durables : l'émergence de nouvelles temporalités dans de vieux espaces urbains », in *Ecologie politique* n°13, Paris, p. 37-58.

EMELIANOFF Cyria, 2004, « Urbanisme durable ? », in *Ecologie et Politique* n°29, Syllepse, Paris, p. 15-19.

GAUZIN-MÜLLER Dominique, 2001, *L'architecture écologique*, Editions du Moniteur, Paris, 288 p.

JOLIVET Marc (éditeur scientifique), 2001, *Le développement durable, de l'utopie au concept – De nouveaux chantiers pour la recherche*, Elsevier / Natures Sciences Sociétés, collection environnement, Paris, 288 p.

LATOUCHE Serge, 2005, *Survivre au développement – De la décolonisation de l'imaginaire économique à la construction d'une société alternative*, Editions Mille et une nuits, Les petits livres n°55, Paris, 127 p.

LATOUCHE Serge, 2006, « L'invité : Serge Latouche », in *Urbanisme* n°346 (janvier – février 2006).

Nations Unies, 2002, *Rapport du Sommet Mondial pour le développement durable – Johannesburg (Afrique du Sud), 26 août-4 septembre 2002*, New York, 195 p.

Nations Unies, 1992, *Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement*

Observ'ER, 2005, *EurObserv'ER : le baromètre européen 2005 des énergies renouvelables – 5^{ème} bilan*, Systèmes solaires, 32 p.

PASSET René, 1995, « L'aménagement du territoire dans une perspective de Développement Durable », in CARRIERE Jean-Paul et MATHIS Philippe, *L'aménagement face au défi de l'environnement*, p. 9-20.

ROZENBLAT Céline, CICILLE Patricia, 2003, *Les villes européennes – Analyse comparative*, DATAR – La documentation française, Paris, 94 p.

SACHS Ignacy, 1993, *L'écodéveloppement, stratégies de transition vers le XXI^e siècle*, Syros – Alternatives économiques, Paris, 120 p.

SACHS Ignacy, 1996, « Introduction : quelles villes, pour quel développement ? », in sous la direction de SACHS Ignacy, *Quelles villes, pour quel développement ?*, PUF Nouvelle Encyclopédie Diderot, Paris, p. 1-14.

SACHS Ignacy, 2002, « Une chance à saisir », in BARBAULT Robert & alii., *Johannesburg 2002 Sommet Mondial du Développement Durable, quels enjeux ? quelles contributions des scientifiques ?*, Ministère des Affaires Etrangères – ADPF publications, Paris, p. 177-185.

SOKOLOFF Béatrice, 2002, « Le projet urbain de Barcelone : spécificité et modalité de réalisation », in CARRIERE Jean-Paul, *Villes et projets urbains en Méditerranée*, Collection Perspectives « Villes et Territoires » n°2, Tours, p. 53-61.

TÖLLE Alexander, 2004, *Großmaßstäbliche innerstädtische « Waterfront- » Quartiersentwicklungen als integraler Bestandteil des Transformationsprozesses der Metropolen in West- und in Mitteleuropa anhand von Beispielprojekten in Lyon, Hamburg und Gdansk*, Kulturwissenschaftliche Fakultät der Europa-Universität Viadrina zu Frankfurt an der Oder, Frankfurt an der Oder und Slubice, 309 p.

Références concernant Hambourg

❖ Sur l'agglomération :

Solar-Bauausstellung Hamburg 2005, catalogue de l'exposition qui s'est tenue du 20 mai au 19 juin 2005 dans les quartiers de Heimfeld (« An der Rennkoppel ») et de Wilhelmsburg (« Bei der Windmühle »), 162 p.

Freie und Hansestadt Hamburg, 2005, *Hamburg im Aufwind*, plaquette d'information concernant le programme « Metropole Hamburg – Wachsende Stadt », 20 p.

Freie und Hansestadt Hamburg, 2005, *Entdecken Sie Hamburg: die Metropole am Wasser*, 30 p.

Freie und Hansestadt Hamburg (Behörde für Bau und Verkehr), 2003, *Sprung über die Elbe – Internationale Entwurfswerkstatt Hamburg 2003*, 72 p.

Freie und Hansestadt Hamburg (Behörde für Bau und Verkehr), 2003, *Zentren – zentrale Standorte nach Flächennutzungsplan und Bestand der Nahversorgungszentren*, 1 carte.

Freie und Hansestadt Hamburg (Stadtentwicklungsbehörde – Amt für Landschaftsplanung), 1998, *Landschaftsprogramm – Einschließlich Artenschutzprogramm*, dépliant.

Freie und Hansestadt Hamburg (Umweltbehörde), 2001, *Kursbuch Umwelt – Ziele für ein zukunftsfähiges Hamburg*, 289 p.

Freie und Hansestadt Hamburg (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt – Amt für Landschaftsplanung), 2002, *Grünes Netz Hamburg – Landschaftsprogramm Hamburg*, dépliant.

Freie und Hansestadt Hamburg (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt – Projektstelle Nachhaltige Entwicklung), 2005, *Hamburger Aktionsplan (HHAP) 2005/2006, der Initiative Hamburg lernt Nachhaltigkeit zur Unterstützung der UN-Dekade Bildung für eine nachhaltige Entwicklung (2005-2014)*, 62 p.

Freie und Hansestadt Hamburg (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt), 2005, *Sprung über die Elbe: Hamburg auf dem Weg zur internationalen Bauausstellung – IBA Hamburg 2013*, 94 p.

Freie und Hansestadt Hamburg (Behörde für Wirtschaft und Arbeit), 2005, *Behörde für Wirtschaft und Arbeit*, 60 p.

Freie und Hansestadt Hamburg (Staatliche Pressestelle), 2002, *Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt*, 73 p.

Freie und Hansestadt Hamburg (Staatliche Pressestelle), 2003, *Fortschreibung des Leitbildes: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt*, 102 p.

MENZEL Hans-Joachim, 2004, « Wachsende Stadt – Nachhaltige Stadt », in ALTROCK Uwe & SCHUBERT Dirk (Hrsg.), *Wachsende Stadt: Leitbild – Utopie – Vision?*, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Hambourg, p. 57-66.

NOËL Denise et KOSSAK Florian, 2002, *Hambourg*, supplément à *Archiscopie* n°27 de l'Institut Français d'Architecture, collection « Portrait de Ville », Paris, 72 p.

OßENBRÜGGE Jürgen, HEEG Susanne, KLAGGE Britta, 2004, « Entwicklungstrends europäischer Metropolregionen und konzeptionelle Bausteine für das Hamburger Leitbild

„Wachsende Stadt“ », in ALTROCK Uwe & SCHUBERT Dirk (Hrsg.), *Wachsende Stadt: Leitbild – Utopie – Vision?*, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Hambourg, p. 44-56.

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2004, *Statistisches Jahrbuch Hamburg 2004/2005*, 185 p.

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2005, *Hamburger Stadtteil-Profile 2005 und Umland-Profile*, HAMBURG.regional Band 21, 269 p.

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2005, *Monitor Wachsende Stadt – Bericht 2005*, 58 p.

VON BEUST Ole, 2004, « Das Leitbild: „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“ », in ALTROCK Uwe & SCHUBERT Dirk (Hrsg.), *Wachsende Stadt: Leitbild – Utopie – Vision?*, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Hambourg, p. 23-37.

Zukunftsrat Hamburg, 2003, *Hamburger Entwicklungs-INDikatoren Zukunftsfähigkeit (HEINZ)*, 52 p.

Zukunftsrat Hamburg, 2005, *HEINZ 2005 – Hamburger Entwicklungs-INDikatoren Zukunftsfähigkeit*, 69 p.

❖ **Sur le projet « die HafenCity » :**

« Elbphilharmonie », dossier spécial de *Die Welt* du 14/11/2005, 4 p.

« Klein-Chicago in der Hafencity: Fünf amerikanische Architekten stellen spektakuläre Entwürfe für den Bereich Baakenhafen vor », article de Romina Seekamp paru dans *Die Welt* du 2/03/2006, 1 p.

« Der Senat verkauft ein Stück Freiheit Hafencity: Heftige Debatte », article de Jens Meyer-Wellmann paru dans le *Hamburger Abendblatt* du 9/12/2005, 1 p.

Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH / HafenCity InfoCenter im Kesselhaus, *HafenCity Hamburg – Projekte: Einblicke in die aktuellen Entwicklungen*, brochures semestrielles d'information (n°3 mars 2005, n°4 octobre 2005), HafenCity, 23 p.

Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH / HafenCity InfoCenter im Kesselhaus, mai 2001, *HafenCity Hamburg – Spuren der Geschichte*, HafenCity – Reihe Arbeitshefte zur HafenCity n°5, 65 p.

Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH / HafenCity InfoCenter im Kesselhaus / Behörde für Bau und Verkehr, décembre 2003, *HafenCity Hamburg – Städtebau, Freiraum und Architektur*, HafenCity – Reihe Arbeitshefte zur HafenCity n°6, 80 p.

Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH / Stadtentwicklungsbehörde, février 1999, *Erstes immobilienwirtschaftliches Expertensymposium am 09.11.1998 – Dokumentation*, HafenCity – Reihe Arbeitshefte zur HafenCity n°1, 56 p.

Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH / Stadtentwicklungsbehörde, mars 1999, *Masterplankonzeption für die HafenCity Hamburg*, HafenCity – Reihe Arbeitshefte zur HafenCity n°2, 72 p.

Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH / Stadtentwicklungsbehörde, décembre 1999, *Städtebaulicher Wettbewerb – das Ergebnis*, HafenCity – Reihe Arbeitshefte zur HafenCity n°3, 27 p.

Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH / Stadtentwicklungsbehörde, mars 2000, *HafenCity Hamburg – der Masterplan*, HafenCity – Reihe Arbeitshefte zur HafenCity n°4, 43 p.

HafenCity Hamburg GmbH, août 2005, *Wohnen und arbeiten am Sandtor- und Grasbrookhafen*, plaquette de présentation de chaque bâtiment et des promoteurs immobiliers associés, 20 p.

HafenCity Hamburg GmbH / HafenCity InfoCenter im Kesselhaus, mars 2004, *Das Überseequartier – pulsierendes Zentrum an der Elbe*, HafenCity Hamburg im Fokus n°1, 23 p.

HafenCity Hamburg GmbH / HafenCity InfoCenter im Kesselhaus, mars 2005, *Einblicke in die aktuellen Entwicklungen*, HafenCity Hamburg Projekte n°3, 23 p.

HafenCity Hamburg GmbH / HafenCity InfoCenter im Kesselhaus, octobre 2005, *Einblicke in die aktuellen Entwicklungen*, HafenCity Hamburg Projekte n°4, 23 p.

HEW – Hamburgische Electricitäts-Werke AG, 2004, *Alles über die Wärmeversorgung der HafenCity Hamburg*, 8 p.

Vattenfall, ?, *Die Wärmeversorgung der HafenCity Hamburg*, 8 p.

Références concernant le Grand Lyon

❖ Sur l'agglomération :

« Ces villes qui ont changé la France : LYON fière de sa mutation », dossier spécial du *Monde* du 30/11-1^{er}/12/2003, 4 p.

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2002, *Aménagement des bas-ports de la rive gauche du Rhône – Cahier des charges*, étude de définition et dossier de consultation des concepteurs, 66 p.

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2005, *Rapport Prédiagnostic Scot de l'agglomération lyonnaise*, 414 p.

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise & Grand Lyon communauté urbaine, 2005, *Plan Local d'Urbanisme – documents généraux*, rapport de présentation tome 1 (« diagnostic et enjeux du territoire », 384 p.) et tome 2 (« présentation des dispositions du PLU et évaluation de leurs incidences », 51 p.).

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie – Délégation régionale Rhône-Alpes, 2004, *RE-Start (1994-2004) Agglomération lyonnaise*, série « Qualité environnementale », 4 p.

Alice GERAUD, 2006, *Lyon, révolutions tranquilles*, Editions Autrement – collection Villes en mouvement, Paris, 160 p.

Grand Lyon communauté urbaine, *Les berges du Rhône : un parc urbain de 10 hectares en centre-ville*, plaquette de présentation du projet, 12 p.

Grand Lyon communauté urbaine, 2003, *Gerland, projet urbain*, plaquette de présentation du projet, 8 p.

Grand Lyon communauté urbaine, 2004, *Gerland, vivre la ville*, plaquette de présentation du projet, 12 p.

Grand Lyon communauté urbaine, 2004, *Plan de déplacements domicile école – Aller à l'école autrement qu'en voiture !*, guide méthodologique pour la mise en place d'une ligne Pédibus, 44 p.

Grand Lyon communauté urbaine, 2005, *Lyon 2020 Vision métropolitaine : Partager un futur*, lettre d'information n°1 (juin) de « Lyon 2020 », 4 p.

Grand Lyon communauté urbaine, 2005, *Aimons l'avenir : Agenda 21 Grand Lyon – Stratégie et programme d'actions de développement durable pour le XXI^e siècle*, 88 p.

Grand Lyon communauté urbaine, 2005, *Aimons l'avenir : Agenda 21 Grand Lyon – Plans d'actions 2005 / 2007*, 104 p.

Grand Lyon communauté urbaine (Mission Gerland), 2006, *ADUL – Ateliers de Dialogue Urbain Lyon Gerland*, synthèse des quatre sessions de 2005, 8 p.

Grand Lyon communauté urbaine & Agence Locale de l'Energie de l'Agglomération Lyonnaise, 2006, *Référentiel habitat durable du Grand Lyon*, présentation faite lors des assises de l'énergie du 24 janvier 2006, 20 diapositives.

Grand Lyon communauté urbaine, Agence Locale de l'Energie de l'Agglomération Lyonnaise & Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, 2005, *Référentiel pour la qualité*

environnementale dans la construction de logements neufs (millésime 2004), document établi dans le cadre du programme « habitat durable du Grand Lyon », 27 p.

Grand Lyon communauté urbaine & Conseil de développement de l'agglomération lyonnaise, 2003, *Charte de la participation*, 19 p.

Grand Lyon communauté urbaine & Ville de Lyon, 2005, *Stationnement, déplacements, transport... – Lyon, pour une ville accessible*, 12 p.

Le Grand Lyon – communauté urbaine de Lyon, 1998, *Charte de développement de l'usage du vélo*, 8 p.

Le Grand Lyon – communauté urbaine de Lyon, 1998, *Charte du piéton*, 8 p.

Le Grand Lyon – communauté urbaine de Lyon, 2001, *Plan de mandat 2001-2007*, 69 p.

Observatoire de l'environnement du Grand Lyon, 2004, *Référentiel environnement*, 10 fascicules thématiques.

Syndicat mixte d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise (SEPAL), 1992, *Lyon 2010 : schéma directeur de l'agglomération lyonnaise*, 315 p.

SYndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), 2005, *Révision du PDU de l'agglomération lyonnaise*, 66 p.

❖ **Sur le projet Lyon Confluence :**

Lyon Confluence : A, B, C d'une consultation, hors série n°1 (octobre 2005) de *Traits urbains*, Paris, 95 p.

François GRETHER, juillet 2004, « Révéler le devenir et les lieux de la ville en mouvement... », interview donnée à Pierre GRAS de Lyon Confluence (SAEML), 2 p.

Lyon Confluence (SAEML), janvier 2002, *De mémoire de presque-île... Perrache XVIII^e – XX^e*, 20 p.

Lyon Confluence (SAEML) & Grand Lyon communauté urbaine, septembre 2003, *Lyon Confluence : Lyon déploie son centre entre Rhône et Saône*, brochure de présentation, 19 p.

Lyon Confluence (SAEML), 10 juin 2004, *Le grand projet d'aménagement en marche au centre de Lyon*, dossier de presse, 18 p.

Lyon Confluence (SAEML) & Grand Lyon communauté urbaine, février 2004, *Cahier des charges HQE : version 2*, a été élaboré pour la construction des îlots au nord de la place nautique (lots A, B, C) avec le bureau d'études TRIBU, 48 p.

Lyon Confluence (SAEML) & Grand Lyon communauté urbaine, 13 janvier 2005, *Présentation des projets retenus pour les îlots ABC*, dossier de presse, 37 p.

Lyon Confluence (SAEML) & Grand Lyon communauté urbaine, 16 mars 2006, *Lyon Confluence 2006 : Lyon déploie son centre entre Rhône et Saône*, dossier de presse, 22 p.

Lyon Confluence (SAEML) & Grand Lyon communauté urbaine, mars 2006, *Lyon Confluence*, plaquette de présentation, 8 p.

Lyon Confluence (SAEML) & Le Grand Lyon – communauté urbaine de Lyon, décembre 2002, *Lyon Confluence : Bilan – Concertation en vue de la création de la ZAC et de la révision du POS de la Communauté urbaine de Lyon*, 11 p.

REFERENCES AUDIO

❖ France Culture

Eloge du savoir, « Quelle mobilité pour quelle urbanité ? », émission du mercredi 8 mars 2006 de 6h00 à 7h00, conférence de ? LEVY dans le cadre de l'Université de Tous Les Savoirs – cycle « Déplacements, migration, tourisme » donnée le 5 janvier 2006 à Paris, une production de Christine GOEME.

Eloge du savoir, « Ville compacte, ville diffuse », émission du jeudi 9 mars 2006 de 6h00 à 7h00, conférence de Francis BEAUCIRE dans le cadre de l'Université de Tous Les Savoirs – cycle « Déplacements, migration, tourisme » donnée le 6 janvier 2006 à Paris, une production de Christine GOEME.

L'économie en question, « Du côté des autres économies : sans croissance, sociale, sans argent », émission du lundi 27 mars 2006 de 19h30 à 20h30, avec Thierry JEANTET, Serge LATOUCHE et Jean-Louis LAVILLE, une production de Dominique ROUSSET.

Science Culture, « Obstacles et limites du développement durable : sommes-nous prêts à changer ? », émission du vendredi 17 mars 2006 de 19h30 à 20h30, avec Roger GUESNERIE, Jacques REISSE, Christine TAHON et Edwin ZACCAÏ, une production de Julie CLARINI.

Terre à terre, « Développement durable & territoires : Montagne en Ariège », émission du samedi 25 février 2006 de 7h00 à 8h00, avec le maire Dominique MASSET et des habitants, une production de Ruth STEGASSY.

Terre à terre, « Villes durables », émission du samedi 4 mars 2006 de 7h00 à 8h00, avec Cyria EMELIANOFF, une production de Ruth STEGASSY.

Terre à terre, « Fribourg-en-Brisgau, Allemagne », émissions des samedis 11 et 18 mars 2006 de 7h00 à 8h00, avec Hans GEORG HERR, Jürgen HARTWIG, Patrick JARRY et Martine MAURER-DUBOUX, une production de Ruth STEGASSY.

❖ France Inter

L'instant bleu, « Transports : tramways – vélos », émission du jeudi 15 juin 2006 de 22h10 à 23h00, avec Gilles VESCO (vice-président du Grand Lyon) et Jean-Claude VAUDOIS, une production de Thierry DUGEON.

REFERENCES INTERNET

www.fhh.hamburg.de

www.wachsende-stadt.hamburg.de

www.zukunftsrat.de

www.hafencity.com

www.grandlyon.com

www.lyon-confluence.fr

PERSONNES RESSOURCES

- Jean-Paul CARRIERE, professeur à l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours – Département Aménagement (ex-CESA), directeur de ce mémoire de recherche.
- Béatrice COUTURIER, Grand Lyon, correspondante développement durable (entretien vendredi 21 avril 2006).
- Geerd FISCHER, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Landesplanung (entretien mercredi 1^{er} mars 2006).
- Dirka GRIEBHABER, directrice du Zukunftsrat (entretien mardi 7 mars 2006).
- Agnes HANDWERK, freie Journalistin – Hörfunk und Fernsehen à Hambourg (entretien dimanche 5 mars 2006).
- Prof. Dr. Jochen HANISCH (SRL), HP Umweltplanung – Büro für Wissenschaftsdienstleistungen (entretien vendredi 10 mars 2006).
- Frank MABILON, Agence Locale de l'Energie de l'Agglomération Lyonnaise, directeur (entretien mardi 18 avril 2006).
- Ulrike MARGGRAF, étudiante à la Technische Universität Hamburg – Harburg qui a réalisé un « Diplomarbeit » (équivalent d'un mémoire de recherche) sur l'impact du projet de la HafenCity pour le quartier de Veddel (entretien jeudi 9 mars 2006).
- Dieter PULKOWSKI, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Arbeitsgruppe HafenCity (entretien jeudi 9 mars 2006).
- Dirk SCHUBERT, Privatdozent Arbeitsbereich Städtebau à la Technische Universität Hamburg – Harburg (entretien mercredi 16 novembre 2005).
- ? THEILING, HafenCity Hamburg GmbH, assistant to the Chief Executive Officer (entretien vendredi 10 mars 2006).
- Serge THIBAUT, professeur à l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours – Département Aménagement (ex-CESA) (entretien jeudi 13 octobre 2005).
- Maxime VALENTIN, SEM Lyon Confluence (entretien mercredi 19 avril 2006).
- Paulo VIEIRA, professeur brésilien invité à l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours – Département Aménagement (ex-CESA) (entretien lundi 3 octobre 2005).
- Cordula VIETH, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Projektstelle Nachhaltige Entwicklung (entretien téléphonique lundi 6 mars 2006).

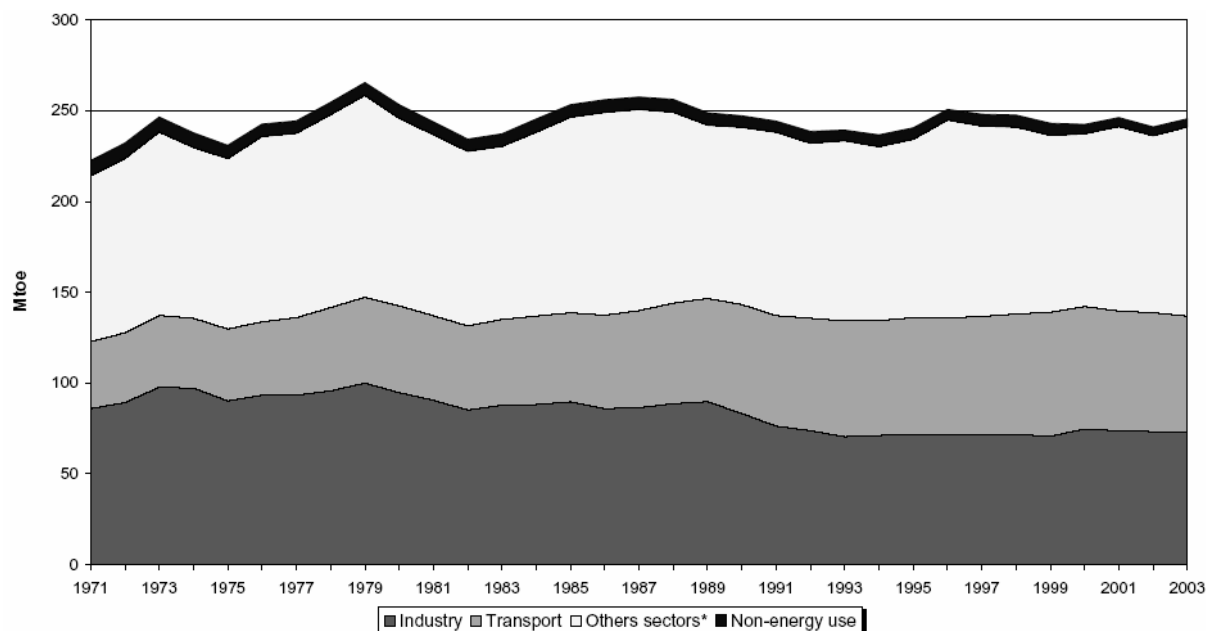
Annexes

I. Evolution de la consommation énergétique finale par secteurs entre 1971 et 2003 (en millions de tep)	121
II. Evolution de la production totale d'énergie par types de source entre 1971 et 2003 (en millions de tep)	122
III. Résultats du baromètre européen 2005 des énergies renouvelables pour la France et l'Allemagne	123
IV. HEINZ 2005 – Nachhaltigkeitsdimensionen	124
V. Le <i>Plan d'Actions 2005 / 2007</i> de l'Agenda 21 du Grand Lyon	126
VI. Le référentiel habitat durable du Grand Lyon	129

ANNEXE I

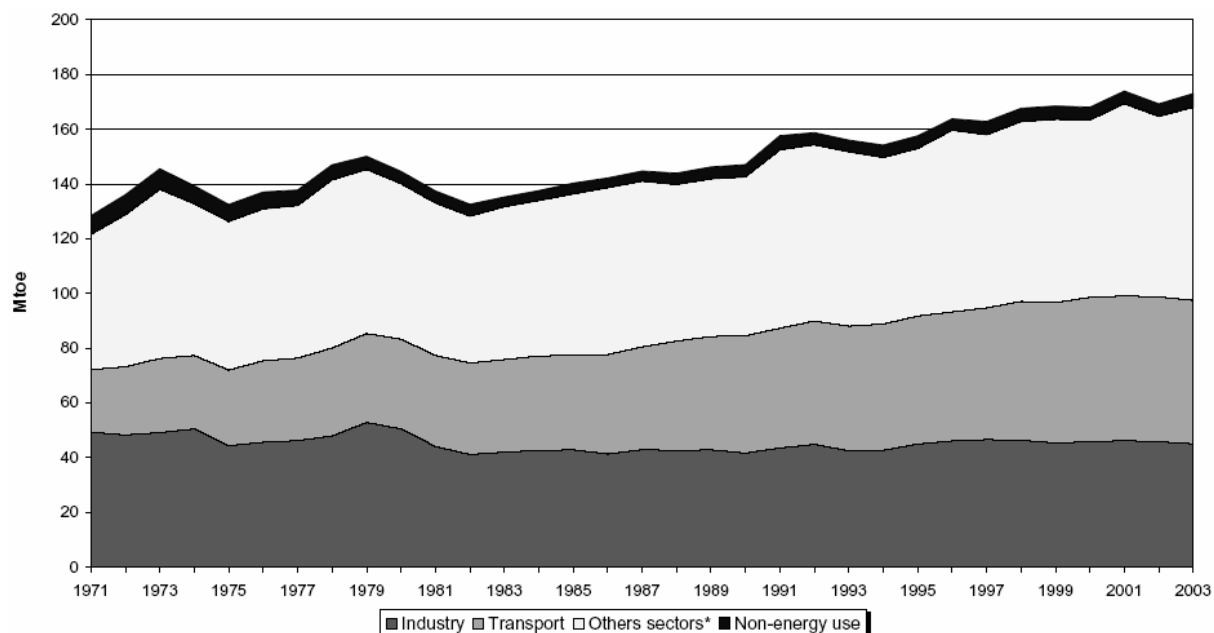
Evolution de la consommation énergétique finale par secteurs entre 1971 et 2003 (en millions de tep¹)

Allemagne



* Includes residential, commercial and public services, agriculture and non-specified.

France



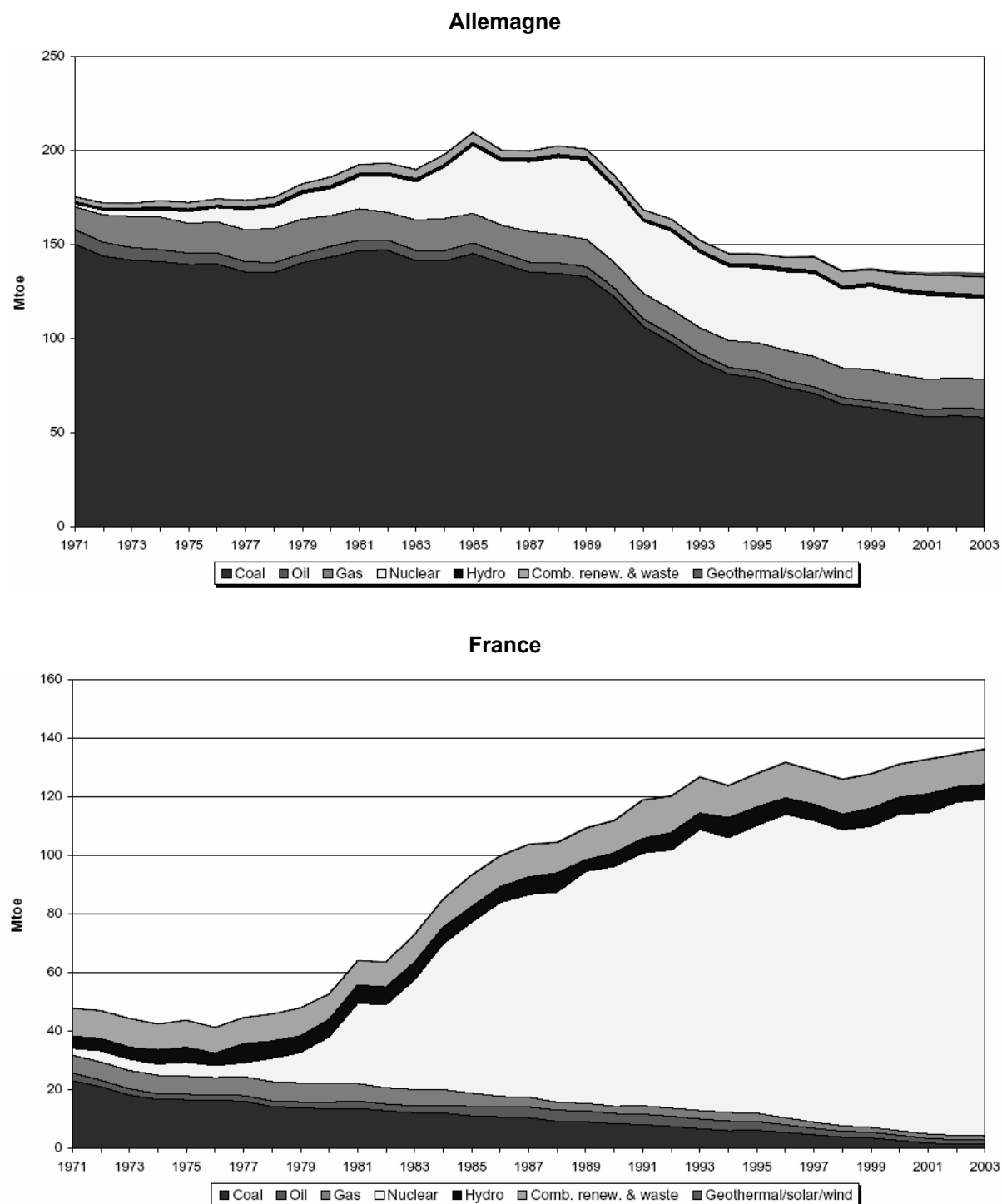
* Includes residential, commercial and public services, agriculture and non-specified.

Source : Agence Internationale de l'Energie, 2003.

¹ tep = tonne équivalent pétrole.

ANNEXE II

Evolution de la production totale d'énergie par types de source entre 1971 et 2003 (en millions de tep)



ANNEXE III

Résultats du baromètre européen 2005 des énergies renouvelables pour la France et l'Allemagne¹

BAROMETRE EOLIEN (en MW)	2003	2004
Allemagne	14 609	16 629
France	249	406
Total U.E. 25	28 568	34 366

BAROMETRE PETITE HYDRAULIQUE (en MW)	2003	2004
Allemagne	1 544	1 565
France	2 020	2 021
Total U.E. 25	11 357,7	11 597,9

BAROMETRE PHOTOVOLTAÏQUE (en MWc)	2003			2004		
	Réseau	Hors réseau	Total	Réseau	Hors réseau	Total
Allemagne	408 000	23 000	431 000	768 000	26 000	794 000
France	3 820	17 250	21 070	8 000	18 300	26 300
Total U.E. 25	517 135	83 274	600 409	917 893	92 241	1 010 134

BAROMETRE SOLAIRE THERMIQUE	2004	
	En m²	En MWth
Allemagne	6 199 000	4 999,3
France	792 500	554,8
Total U.E. 25	15 361 824	10 753,5

BAROMETRE BIOGAZ (en ktep)	2003	2004
Allemagne	1 229	1 291
France	204	210
Total U.E. 25	3 772	4 117

BAROMETRE BOIS-ENERGIE (en millions de tep)	2003	2004
Allemagne	5,191	6,263
France	9,002	9,180
Total U.E. 25	52,488	55,439

BAROMETRE BIOCARBURANTS	Production de biodiesel (en tonnes)		Production d'éthanol et d'ETBE (en tonnes)			
			2003		2004	
	2003	2004	Ethanol	ETBE	Ethanol	ETBE
Allemagne	715 000	1 035 000	-	-	20 000	42 500
France	357 000	348 000	82 000	164 250	102 000	170 600
Total U.E. 25	1 508 861	1 956 098	424 750	572 050	491 040	626 300

BAROMETRE GEOTHERMIE	Géothermie haute température (production d'électricité)		Géothermie basse énergie (hors PACG ²)		Nombre et puissance installée des PACG	
	2004		2004		2003	
	MWe	GWh	Capacité (en MWth)	Energy using	Quantité	Capacité (en MWth)
Allemagne	0,2	0,4	104,6	17	48 662	632,6
France	14,7	29	291,9	112,9	49 950	549,5
Total U.E. 25	822,1	5 545,2	2 058,9	636,7	379 183	4 531

¹ In Observ'ER, 2005, *EurObserv'ER : le baromètre européen 2005 des énergies renouvelables – 5^{ème} bilan*, Systèmes solaires, 32 p.

² PACG = Pompe A Chaleur Géothermales.

ANNEXE IV

HEINZ 2005 – Nachhaltigkeitsdimensionen

NACHHALTIGKEITSZIELE / WIRTSCHAFT	INDIKATOREN	HEINZ
Gerechte Verteilung von Erwerbsarbeit	Arbeitslosenquote in %	1
Preisstabilität erhalten	Verbraucherpreisindex in Deutschland	2
Gesunde Struktur der öffentlichen Haushalte	1. Finanzierungsdefizit im öffentlichen Haushalt in % 2. Zins / Steuer – Quote in %	3
Regionale Versorgung stärken	Verhältnis von importierten zu inländisch erzeugten Äpfeln in %	4
Nord-Süd-Ausgleich durch fairen Handel von ökologisch verträglichen Produkten fördern	Anteil des Transfair-Kaffees am gesamten Kaffeeabsatz bei Budnikowsky in %	5
Ressourceneffizienz verbessern	Anzahl von Unternehmen mit Umweltprogrammen	6
Herstellung nachhaltiger Produkte fördern	Anteil des solar erzeugten Warmwassers am gesamten Warmwasserbedarf der Haushalte in %	7
Finanzierung von sozialen und ökologischen Investitionen fördern	Summe des Stiftungskapitals Hamburger Stiftungen mit nachhaltigen Zwecken	8
Leistungsfähigkeit von sozial- und umweltverträglichem Wirtschaften in Hamburg fördern	nicht verfügbar	9
Innovationsfähigkeit für nachhaltige Entwicklung stärken	nicht verfügbar	10

NACHHALTIGKEITSZIELE / UMWELT	INDIKATOREN	HEINZ
Aufnahmefähigkeit der Erde nicht überfordern, Abfall reduzieren	Siedlungsabfälle in kg pro Einwohner /-in	11
Luftverschmutzung auf gesundes Maß verringern	1. Anzahl der Tage mit erhöhter Ozonbelastung 2. Benzol- oder Partikelbelastung im Jahresdurchschnitt in µg / m3 Luft	12
Bodenflächen in ihrer natürlichen Funktion bewahren	Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr in ha	13
Wasser als Grundlage des Lebens erhalten und schonen	1. Wasserverbrauch in Liter / Einwohner /-in und Tag 2. Anteil der biologischen Güteklassen I und II an der Gewässerlänge in %	14
Das Klima schützen	CO2-Emissionen nach Emittenten in t / Einwohner /-in und Jahr	15
Natur als Lebens- und Erholungsraum erhalten	Anteile der Natura 2000-Gebiete an der Fläche Hamburgs in %	16
Menschen vor gesundheitsgefährdendem Lärm schützen	Flächen in km2 mit Dauerpegel Fluglärm > 62 dB(A)	17
Mobilität umweltgerecht gestalten	CO2-Emissionen des Verkehrs in t / Einwohner /-in und Jahr	18
Energieverbrauch aus (zumeist) nicht erneuerbaren Ressourcen senken und auf erneuerbare Träger lenken	Anteil des Stromverbrauchs aus erneuerbaren Energiequellen am Gesamtstromverbrauch Hamburgs	19
Arten schützen, Biodiversität erhalten	(noch) nicht verfügbar	20

NACHHALTIGKEITSZIELE / SOZIALES	INDIKATOREN	HEINZ
Armut bekämpfen	Anzahl der Empfänger /-innen von Sozialleistungen zum Lebensunterhalt / 1.000 Einwohner /-innen	21
Bildung als Entwicklungsvoraussetzung fördern	Anteil der Schulabgänger /-innen allgemeinbildender Schulen ohne Abschluss an der Anzahl aller Schulabgänger /-innen in %	22
Gesundheitsniveau heben	Anzahl der Verstorbenen unter 65 Jahren pro 100.000 Einwohner /-innen	23
Öffentliche Sicherheit stärken	Anzahl der Straftaten pro 1.000 Einwohner /-innen	24
Soziale Integration in der Stadt fördern	Verhältnis der 10 Stadtteile mit den höchsten zu den 10 Stadtteilen mit den niedrigsten Quoten von 1. Arbeitslosen 2. Sozialhilfeempfänger /-innen	25
Integration von Ausländern / Ausländerinnen fördern	Anteil ausländischer Schulabgänger /-innen ohne Schulabschluss in %	26
Gleichstellung von Mann und Frau fördern	1. Verhältnis der durchschnittlichen Bruttoverdienste von Männern / Frauen 2. Anzahl der abgelehnten Anträge auf geförderten Kinderbetreuungsplatz	27
Ausgewogene Altersstruktur der Bevölkerung	Zahlenverhältnis der unter 18-Jährigen zur Bevölkerung über dem Renteneintrittsalter (zur Zeit der über 65-Jährigen)	28
Globale Nachhaltigkeit, Nord-Süd- Ausgleich fördern	nicht verfügbar	29
Kultur fördern	nicht verfügbar	30

MITTEL ZUR ERREICHUNG VON NACHHALTIGKEITSZIELEN		HEINZ
Politische Mitwirkung	Wahlbeteiligung bei Bürgerschaftswahlen in % 1. insgesamt 2. der 18-24-Jährigen	31

Source : Zukunftsrat Hamburg, 2005, HEINZ 2005 – *Hamburger Entwicklungs-INDikatoren Zukunftsfähigkeit*, p. 8-9.

ANNEXE V

Le Plan d'Actions 2005 / 2007 de l'Agenda 21 du Grand Lyon

1^{ère} orientation : LE GRAND LYON FAVORISE LA COHESION SOCIALE ET LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Objectif : Le Grand Lyon accompagne le développement économique de son territoire en prenant mieux en compte le développement durable

⇒ Favoriser la mutualisation des savoir-faire et des compétences dans le domaine économique

Action n°1 : Développer une stratégie économique partenariale au service du développement de la métropole

Action n°2 : Evoluer du pôle environnement vers un pôle de compétitivité « Chimie-Environnement »

Action n°3 : Accompagner les territoires par la mise en place de développeurs économiques

Action n°4 : Engager une requalification des Zones Industrielles : exemple – la zone industrielle Lyon Nord

⇒ Promouvoir une économie solidaire

Action n°5 : Soutenir un programme d'aide à la création et reprise d'entreprises lyonnaises

Action n°6 : Favoriser le développement de l'économie sociale et solidaire sur le Grand Lyon

Action n°7 : Favoriser le développement du commerce équitable sur le Grand Lyon

Action n°8 : Coordonner la réalisation de jardins d'insertion

Objectif : Le Grand Lyon favorise un développement pour tous

⇒ Favoriser une offre d'habitat pour tous

Action n°9 : Améliorer une mixité sociale de l'agglomération à travers la mise en oeuvre des Grands Projets de Ville et d'Opérations de Renouvellement Urbain

Action n°10 : Favoriser les conditions de production d'une offre d'habitat suffisante, diversifiée et abordable

Action n°11 : Accueillir et améliorer l'habitat des gens du voyage

⇒ Prendre en compte les différents temps de la ville

Action n°12 : Temps des territoires et temps des entreprises : démultiplier l'expérimentation menée à Gerland (Lyon 7^{ème})

Action n°13 : Diagnostiquer les territoires pour une mobilité plus adaptée aux rythmes des habitants

Action n°14 : Débattre et faire avancer la réflexion sur l'usage du temps pour parvenir à des changements de pratiques

⇒ Etre acteur de la coopération décentralisée

Action n°15 : Affiner la stratégie de coopération décentralisée du Grand Lyon

Action n°16 : Signer et appliquer la charte de la coopération décentralisée pour le développement durable

Action n°17 : Renforcer les liens avec les villes asiatiques pour la coopération et le développement économique

Action n°18 : Favoriser les relations avec le Maghreb pour renforcer les liens avec la communauté maghrébine lyonnaise

Action n°19 : Développer les échanges de savoir-faire pour contribuer à la formation des partenaires étrangers et capitaliser les bonnes pratiques

2^{ème} orientation : LE GRAND LYON S'ENGAGE A LUTTER CONTRE L'EFFET DE SERRE

Objectif : Le Grand Lyon favorise une mobilité durable

⇒ Réduire l'usage de la voiture et développer les modes doux

Action n°20 : Développer l'intermodalité des transports publics à l'échelle de l'aire urbaine

Action n°21 : Améliorer la circulation et la régularité des principales lignes de bus

Action n°22 : Améliorer la sécurité des déplacements notamment par la résorption des points noirs de sécurité routière

Action n°23 : Poursuivre la mise en place du Plan de développement des modes doux

Action n°24 : Participer à la mise en oeuvre d'un schéma de développement des parcs relais

Action n°25 : Mettre en oeuvre une politique de stationnement public sur voirie ou en parc en relation avec le PDU

Action n°26 : Améliorer les conditions de livraison de marchandises à la Croix-Rousse

Objectif : Le Grand Lyon s'engage à mieux maîtriser et consommer l'énergie

Action n°27 : Favoriser les énergies renouvelables dans les projets urbains : Projet Lyon Confluence « Renaissance »

Action n°28 : Promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables (déchets et bois) dans le chauffage urbain

Action n°29 : Engager une réflexion sur l'achat « d'énergie verte »

Action n°30 : Du diagnostic énergie au bilan annuel des consommations d'énergie : mieux maîtriser les consommations

Action n°31 : Créer un lieu ressource sur l'énergie

Action n°32 : Elaborer et tester un « passeport énergie » pour les bâtiments anciens afin de sensibiliser les propriétaires à la qualification énergétique des bâtiments

Action n°33 : Sensibiliser et former aux économies d'énergie - La maison économe

Objectif : Le Grand Lyon fonde les choix d'aménagement sur la qualité environnementale

Action n°34 : Généraliser le plus en amont possible les A.E.U. (analyses environnementales en urbanisme)

Action n°35 : Construire de l'habitat durable avec les bailleurs sociaux et privés sur la base d'un référentiel habitat durable

Action n°36 : Elaborer un Référentiel HQE « Économique »

Action n°37 : Concevoir des projets d'urbanisme durable intégrant en amont la question de la gestion future des espaces : gestion des Espaces Complexes

Action n°38 : Modifier la gestion des chantiers en passant du principe de démolition au principe de déconstruction

Objectif : Le Grand Lyon approfondit la connaissance des émissions de gaz à effet de serre sur l'agglomération

Action n°39 : Elaborer un Plan Climat Local

3^{ème} orientation : LE GRAND LYON PARTICIPE A L'AMELIORATION DU CADRE DE VIE DES HABITANTS

Objectif : Le Grand Lyon préserve les espaces naturels de l'agglomération en application de la Charte Métropole Nature

⇒ Gérer durablement les espaces naturels de l'agglomération en application de la Charte Métropole Nature

Action n°40 : Gérer et entretenir les espaces naturels avec les agriculteurs

Action n°41 : Promouvoir les Projets Nature

Action n°42 : Appliquer la Charte de l'arbre

Action n°43 : Promouvoir un désherbage raisonné et développer la lutte biologique pour la protection des arbres

Action n°44 : Préserver la biodiversité du territoire

⇒ Préserver la qualité de l'eau et économiser la ressource en eau

Action n°45 : Suivre la bonne mise en oeuvre des actions prévues au contrat d'agglomération avec l'Agence de l'Eau Rhône – Méditerranée et Corse

Action n°46 : Développer des outils de planification et de protection des ressources en eau : schémas directeurs en eau potable et en assainissement

Action n°47 : Participer à l'établissement du Schéma d'aménagement des eaux de l'Est Lyonnais (SAGE) - Programme de gestion concertée de l'île de Miribel-Jonage

Objectif : Le Grand Lyon lutte contre les pollutions et les nuisances

Action n°48 : Participer à la réduction des risques naturels et technologiques

Action n°49 : Valoriser l'environnement au service de la qualité de vie : gestion intégrée des ruisseaux du Grand Lyon

Action n°50 : Elaborer un plan de lutte contre le bruit

Action n°51 : Poursuivre les mesures de pollution de l'air et mieux communiquer les résultats auprès de la société civile

Action n°52 : Poursuivre le dispositif Respiralyon

⇒ Améliorer et optimiser la collecte des déchets et réduire la production à la source

Action n°53 : Améliorer la qualité et la quantité de la collecte sélective : optimisation de la collecte des déchets ménagers

Action n°54 : Veiller au suivi de la mise aux normes des usines d'incinération et de leur impact environnemental

Action n°55 : Réduire la production de déchets par le développement du compostage individuel

Action n°56 : Mettre en place la collecte des déchets dangereux des ménages dans les déchetteries

Action n°57 : Favoriser l'activité d'insertion par la création de recycleries

Action n°58 : Réduire la production de déchets en négociant avec les producteurs et distributeurs

4^{ème} orientation : LE GRAND LYON ET LES COMMUNES ANIMENT ET ACCOMPAGNENT LA PRSIE EN COMPTE DU DEVELOPPEMENT DURABLE DE MANIERE PARTENARIALE

Objectif : Le Grand Lyon et les communes organisent le territoire au regard du développement durable

Action n°59 : Participer à l'élaboration du SCOT de l'agglomération lyonnaise : élaboration et méthodologie

Action n°60 : Promouvoir la densification urbaine par la concertation

Objectif : Le Grand Lyon et les communes se préoccupent de la santé des Grands Lyonnais

Action n°61 : Développer une ambition métropolitaine pour la santé publique

Action n°62 : Inscrire le développement durable dans la santé : Lyon et le CIFAL

Action n°63 : Mobiliser le territoire local au regard d'une thématique Air/Mobilité/Santé

Objectif : Le Grand Lyon et les communes favorisent une sensibilisation et une communication au développement durable

Action n°64 : Mettre en oeuvre le Plan local pour l'éducation à l'environnement vers le développement durable

Action n°65 : Proposer un temps fort de mobilisation : la Semaine du développement durable

Action n°66 : Créer des outils de communication pour mieux appréhender le développement durable

Action n°67 : Elaborer un QUID des politiques publiques

Action n°68 : Tisser des partenariats avec des structures et des acteurs du développement durable

5^{ème} orientation : L'INSTITUTION COMMUNAUTAIRE SE MOBILISE POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE

Objectif : Le Grand Lyon développe une culture interne sur le développement durable

Action n°69 : Former au développement durable

Action n°70 : Mettre en place un plan de formation fédéral pour les nouveaux agents du Grand Lyon

Action n°71 : Développer un projet fédéral pour conduire le changement et faire évoluer les processus de travail des services : « Chrysalis »

Action n°72 : Animer un groupe de Correspondants développement durable afin que toutes les Directions appliquent le développement durable dans les actions et projets à venir

Objectif : Le Grand Lyon fait progresser les pratiques et les comportements en interne

Action n°73 : Mettre en oeuvre le Plan de Déplacements d'entreprise du Grand Lyon

Action n°74 : Réaffirmer la prise en compte des Chartes piétons, accessibilité et vélo et conforter la réflexion menée en interne sur la prise en compte du « handicap » dans nos politiques publiques

Action n°75 : Etablir une Charte d'aménagement des espaces publics – voirie

Action n°76 : Mettre en application la Certification ISO 14 001 pour les usines et services de l'assainissement de l'eau

Action n°77 : Signer et mettre en oeuvre la Charte achats du Grand Lyon

Action n°78 : Intégrer les clauses sociales dans les marchés publics

Action n°79 : Intégrer des critères environnementaux dans les marchés publics

Objectif : Le Grand Lyon met en oeuvre la Charte de la Participation

Action n°80 : Refondre le Conseil de développement : une nouvelle configuration, un nouveau projet

Action n°81 : Favoriser l'opportunité de mettre en place un comité consultatif en urbanisme et déplacements

Action n°82 : Elaborer un guide pour accompagner la mise en œuvre de la Charte de la Participation : vers un guide méthodologique de concertation

Action n°83 : Elaborer des Chartes Qualité des services publics Grand Lyon

Objectif : Le Grand Lyon suit et évalue sa politique de développement durable

Action n°84 : Etablir un tableau de bord de développement durable, élaboré de manière partenariale, permettant de suivre et d'évaluer sa prise en compte

Action n°85 : Elaborer un tableau de bord social et économique au regard du développement durable

Action n°86 : Adopter les 11 indicateurs européens du développement durable

ANNEXE VI

*Le référentiel habitat durable du Grand Lyon¹***Définition des priorités environnementales (p. 9)**

PRIORITÉS	CONTENU	CIBLES
Gestion de l'énergie	<ul style="list-style-type: none"> - Travail sur la qualité de l'enveloppe et les dispositions passives (implantation, volumétrie, transparence, niveau d'isolation...) qui permettra de réduire les besoins énergétiques (chauffage, ECS). - Conception efficace des systèmes énergétiques avec recours aux énergies renouvelables (chauffage, ecs, usages spécifiques de l'électricité) qui permettra de réduire les consommations énergétiques (chauffage, ecs, ventilation, éclairage, ascenseurs, etc.). 	1 2 4
Gestion de l'eau	Travail sur la réduction des consommations d'eau potable (réseau performant, appareils économes en eau...) et sur la gestion des eaux pluviales (maîtrise des surfaces imperméables, réutilisation d'eau de pluie...).	5
Maîtrise des coûts d'exploitation	Les efforts porteront sur la maîtrise du coût global, incluant la réduction des coûts d'entretien et maintenance.	7
Confort et Santé	Les efforts porteront sur : <ul style="list-style-type: none"> - le confort thermique d'été. - le confort visuel. - la santé, par la qualité de l'air (approche matériaux) et la qualité de l'eau. 	1 - 8 10 - 12 13 - 14
Déchets	Les efforts porteront sur la réduction de la production de déchets et leur valorisation.	6

Le tableau de bord du « management environnemental » (p. 12 à 18)1. Phase d'études préalables et de programmation

Étape	OBJECTIFS POLITIQUES, ENJEUX QE, INFORMATION
EXIGENCES	<ul style="list-style-type: none"> - Définir ses objectifs politiques et les enjeux QE pour l'opération : environnement, gestion patrimoniale, qualité de vie, message, image.... - Informer et sensibiliser tous les collaborateurs et intervenants sur l'opération (valable pour toutes les phases).
COMMENTAIRES	Tous les collaborateurs de la maîtrise d'ouvrage ou intervenants doivent avoir reçu une information pertinente pour prendre en compte les exigences de la QE dans leurs objectifs, leur fonction et leur comportement.
Rendu et justificatifs	Remise du tableau de bord et des documents relatifs à l'ensemble de ces opérations.

¹ Source : Grand Lyon communauté urbaine, Agence Locale de l'Energie de l'Agglomération Lyonnaise & Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, 2005, *Référentiel pour la qualité environnementale dans la construction de logements neufs (millésime 2004)*, 27 p.

Étape	PLANIFICATION - RESPONSABILITÉS
EXIGENCES	<ul style="list-style-type: none"> - Définir la répartition des tâches, responsabilités et autorités (qui fait quoi, avec quoi, avec qui, pourquoi, comment). - Désigner un responsable QE au sein de la maîtrise d'ouvrage.
COMMENTAIRES	<p>Pour l'efficacité du management, les rôles et responsabilités doivent être clairement définis et communiqués.</p> <p>Garantir que le MEO ne sera pas négligé et que des procédures seront appliquées pour assurer son traitement correct.</p>
Rendu et justificatifs	Remise du tableau de bord et des documents relatifs à l'ensemble de ces opérations

Étape	GESTION DES COMPÉTENCES ET OUTILS ASSISTANCE TECHNIQUE - DOCUMENTATION
EXIGENCES	<ul style="list-style-type: none"> - Définition éventuelle d'une mission AMO QE et choix du prestataire. - Recours à l'ALE pour le suivi technique de l'opération. - Définir la documentation nécessaire pour établir, mettre en œuvre et entretenir le système de management : procédures (voir responsabilités), documents et guides, enregistrements fournissant la mémoire de l'opération (valable pour toutes les phases).
COMMENTAIRES	<p>En fonction des compétences dont il dispose en interne, le maître d'ouvrage décide du recours ou non à une AMO QE pour maîtriser les aspects managériaux et techniques de l'opération : planifier l'opération, définir le programme, suivre la conception, faire la péréquation programme / budget....</p> <p>Dans tous les cas, l'ALE pourra apporter l'aide suivante : présentation détaillée du référentiel Grand Lyon, aide et conseils techniques, aide à l'utilisation des outils de management, conseils approfondis (solaire thermique, solaire photovoltaïque, bois énergie...), centre de ressources, aides financières disponibles....</p>
Rendu et justificatifs	Remise du tableau de bord et des documents relatifs à l'ensemble de ces opérations.

Étape	ANALYSE DE SITE
EXIGENCES	<p>Le maître d'ouvrage doit réaliser ou faire réaliser une analyse des atouts et contraintes du site pour la construction de l'ouvrage, en présentant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les <u>caractéristiques du site</u> : milieu physique (faune, flore, paysage, végétation...), climat, environnement bâti et humain, infrastructures, réseaux, ressources locales, services... - les <u>avantages et désavantages de ces caractéristiques</u> : en terme de potentialités (solaire passif, énergies renouvelables...), de nuisances (acoustiques, visuelles, olfactives...), de risques sanitaires (air extérieur pollué, ondes électromagnétiques), de pollution pour le milieu naturel (sol, sous-sol, nappe phréatique...), et de risques (naturels, technologiques)...
COMMENTAIRES	<p>L'analyse de site est une étape essentielle qui :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fournit aux concepteurs un ensemble suffisant de données environnementales sur le site. - Permet de s'assurer par cette analyse de la viabilité du site. - Permet l'évaluation de l'impact environnemental sur l'opération et le programme.
Rendu et justificatifs	Analyse de site.

Étape	ECRITURE DU PROGRAMME
EXIGENCES	<ul style="list-style-type: none"> - Identification des exigences légales et réglementaires - Hiérarchisation des cibles, en fonction des objectifs politiques, l'analyse de site, des exigences légales, du programme de l'opération. - Définition des niveaux d'exigences (et de leur mode d'expression) en cohérence avec le budget disponible et le coût global. - Réalisation du volet QE du programme ou d'un programme unique.
COMMENTAIRES	<p>L'écriture du programme est l'étape permettant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Traduire correctement et lisiblement les priorités environnementales du maître d'ouvrage. - Evaluer les coûts et les surcoûts afin de valoriser les atouts, prendre en compte les contraintes et maîtriser les impacts.
Rendu et justificatifs	Programme incluant le volet QE.

2. Phase de conception :

Étape	SÉLECTION DES CONCEPTEURS
EXIGENCES	<ul style="list-style-type: none"> - Sélection des équipes en fonction des compétences et références. - Si concours : constitution d'un jury en définissant explicitement les critères environnementaux, choix éventuel d'un rendu sur " Esquisse plus ", niveau intermédiaire entre l'Esquisse et l'APS. - Désignation d'un responsable QE au sein de la maîtrise d'œuvre de l'équipe retenue. - S'assurer de la répartition des tâches, des responsabilités et autorités dans l'équipe de maîtrise d'œuvre retenue. - S'assurer de la prise en compte de la démarche QE par les autres intervenants : BE contrôle, coordonnateur SPS...
COMMENTAIRES	<p>Dans le cadre d'un concours, les critères environnementaux pourront être pour une esquisse (voire APS) : calcul du Ubât, représentation des façades, calcul de compacité, calcul d'éclairage naturel, calcul de confort d'été....</p> <p>Les responsabilités dans le domaine de l'environnement doivent être définies et partagées par tous les acteurs d'une opération.</p> <p>Pour l'efficacité du management, les rôles, responsabilités doivent être clairement définis et communiqués. Le maître d'ouvrage précise notamment s'il confie au maître d'oeuvre la conduite d'un certain nombre de tâches du management environnemental (évaluation...).</p>
Rendu et justificatifs	Grille d'analyse des équipes de maîtrise d'œuvre et/ou des projets.

Étape	ESQUISSE
EXIGENCES	<p><u>Conduite de projet (maître d'ouvrage) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Tenue de réunions de concertation et de synthèse. - Evaluation et validation de l'ESQUISSE. <p><u>Réalisation de l'ESQUISSE (maîtrise d'œuvre) :</u></p> <p>Prise en compte de la QE dans les choix de l'esquisse :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plan masse (choix d'implantation et d'orientation), volumétrie, disposition des espaces extérieurs et façades. - Traitement des espaces extérieurs (espaces verts, gestion des eaux pluviales, qualité des espaces ...). - Principe constructif et systèmes technique. Définition d'une stratégie environnementale tenant compte de : l'économie des ressources (contenu en énergie grise, durée de vie, matériaux renouvelables, ressources rares, matériaux recyclés, matériaux locaux), <u>la maîtrise des risques sur l'environnement</u> (fabrication propre, effet de serre, couche d'ozone, élimination propre), <u>la maîtrise des risques sur la santé</u> (nature du risque, niveau de certitude du risque, occurrence du risque, principe de précaution). <p>Rédaction d'une notice QE décrivant la démarche et les solutions choisies pour l'ESQUISSE.</p>

COMMENTAIRES	<p>L'esquisse est la première étape de conception qui intègre la connaissance des atouts et des contraintes du site et des exigences du programme, et intègre la qualité environnementale dans les choix d'architecture, et notamment de plan masse, de volumétrie et de façade, de principes constructifs et techniques.</p> <p>Des revues de la conception doivent réunir les personnes et les intervenants concernés aux étapes clés du déroulement de la conception. Ces revues doivent permettre de vérifier l'avancement de la conception par rapport au programme, d'identifier les problèmes et de proposer les actions nécessaires. Elles doivent permettre de vérifier le respect des prestations dues par les intervenants associés à la conception. Les résultats des revues et de toutes les actions en découlant doivent être enregistrés. Le maître d'ouvrage peut procéder lui-même à l'évaluation et à la vérification. Il lui appartient si nécessaire de faire appel à des prestataires compétents et habilités (AMO...) ou à solliciter son maître d'œuvre pour la mise en œuvre de cette procédure.</p>
Rendu et justificatifs	<ul style="list-style-type: none"> - Documents d'évaluation et validation du maître d'ouvrage. - Notice QE décrivant la démarche et les solutions choisies pour l'ESQUISSE.

Étape	AVANT PROJET SOMMAIRE (APS)
EXIGENCES	<p><u>Conduite de projet (maître d'ouvrage) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Tenue de réunions de concertation et de synthèse. - Evaluation et validation globale de l'APS. <p><u>Réalisation de l'APS (maîtrise d'œuvre) :</u></p> <p>Prise en compte des remarques effectuées à l'ESQUISSE et impacts sur la QE des éventuelles modifications de programme.</p> <p>Optimisation des choix ESQUISSE, sur justifications des solutions retenues :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estimation du <u>confort d'été</u> sur quelques locaux représentatifs. Tenir compte des choix constructifs (matériaux inertie, protections solaires...), des choix d'implantation et de dimensionnement des surfaces vitrées, les choix favorisant l'aération des logements... - Estimation du <u>confort acoustique</u> sur quelques locaux représentatifs. - Estimation du <u>confort visuel</u> sur quelques locaux représentatifs. - <u>Matériaux, produits, composants</u> : explicitation de la stratégie définie à l'ESQ, premières analyses comparatives de matériaux. - Estimation des <u>déperditions d'enveloppe</u> : définition des moyens à mettre en œuvre par type de paroi, niveau d'isolation simplifié (Ubât). - Choix des <u>systèmes et équipements techniques</u> (chauffage, ecs, éclairage, autres usages électriques, eau). - Estimation des <u>consommations de chauffage</u> et des émissions de polluants. - Gestion des <u>eaux pluviales et eaux usées</u> : définition des principes et moyens à mettre en œuvre, estimation de la part des EP rejetées au réseau. - <u>Entretien et maintenance</u> : définition des principes et moyens à mettre en œuvre pour minimiser le poste entretien/maintenance (des éléments méthodologiques permettant de fixer un cadre d'objectifs et d'évaluation sont présentés dans l'Annexe 1). <p>Rédaction d'une notice QE décrivant et justifiant les évolutions du projet depuis l'ESQUISSE.</p>
COMMENTAIRES	<p>L'objectif est de parvenir, par la simulation et l'évaluation des différentes options, à un projet optimisé du point de vue de la qualité environnementale, afin de permettre au maître d'ouvrage d'effectuer les arbitrages principaux.</p> <p>Revues de la conception : idem ESQUISSE.</p>
Rendu et justificatifs	<ul style="list-style-type: none"> - Documents d'évaluation et validation du maître d'ouvrage. - Notice QE décrivant et justifiant les évolutions du projet depuis l'ESQUISSE.

Étape	AVANT PROJET DÉTAILLÉ (APD) - PERMIS DE CONSTRUIRE (PC)
EXIGENCES	<p><u>Conduite de projet (maître d'ouvrage) :</u> Tenue de réunions de synthèse, de concertation. Evaluation et validation globale de l'APD-PC.</p> <p><u>Réalisation de l'APD (maîtrise d'œuvre) :</u> Prise en compte de la QE dans les choix d'APD.</p> <p>Confort d'été : recours aux simulations dynamiques suivant la taille et la complexité des projets. Justifications des choix et techniques constructives et de matériaux. Rédaction des spécifications QE du descriptif des ouvrages et par lot.</p> <p>Justifications complètes et portant sur l'ensemble des locaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - plan masse faisant apparaître les solutions adoptées en matière de végétation, de gestion des EP, de gestion des déchets. - carte des niveaux d'éclairement naturel par zone, suivant la taille et la complexité des projets. - carte des niveaux de confort d'été par zone. - carte des niveaux acoustiques par zone. - calculs d'isolation d'enveloppe et calculs réglementaires. - calcul des consommations (chauffage, ecs, usages électriques, eau). - calcul des émissions polluantes du bâtiment. Les émissions de CO₂ prendront en compte l'énergie consommée sur la cible énergie en phase d'exploitation. Le calcul pourrait aussi prendre en compte l'énergie consommée lors de la fabrication des composants du bâtiment, lors de sa construction et déconstruction (ACV). - coût global : estimation des coûts d'exploitation et de maintenance. - fiches descriptives de matériaux et équipements. <p>Rédaction d'une notice QE, synthèse définitive et détaillée des choix QE effectués depuis l'ESQUISSE.</p>
COMMENTAIRES	<p>C'est l'étape de conception qui permet de réaliser la synthèse de tous les choix effectués depuis l'esquisse en matière de qualité environnementale afin de parvenir à une description définitive et détaillée de l'ouvrage, pour une dernière validation par la maîtrise d'ouvrage avant transmission aux entreprises.</p> <p>Revue de la conception : Idem APS.</p>
Rendu et justificatifs	<ul style="list-style-type: none"> - Documents d'évaluation et validation du maître d'ouvrage. - Notice QE, synthèse définitive et détaillée des choix QE effectués depuis l'ESQUISSE.

Étape	DOSSIER DE CONSULTATION DES ENTREPRISES (DCE)
EXIGENCES	<p><u>Conduite de projet (maître d'ouvrage) :</u> - Tenue de réunions de synthèse, de concertation. - Choix des objectifs de chantier à faibles nuisances. - Evaluation et validation globale du DCE.</p> <p><u>Réalisation du DCE (maîtrise d'œuvre) :</u> Prise en compte de la QE dans les choix définitifs des matériaux, produits, composants, équipements... Rédaction des CCTP incluant les critères QE et des spécifications de chantier sans nuisance.</p> <p>Ces dernières constitueront une charte et couvriront :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la limitation des nuisances apportées lors du chantier au fonctionnement des bâtiments riverains : limiter bruits, poussières et risques apportés lors du chantier, en site occupé. - la mise en œuvre des exigences réglementaires pour organiser le tri sélectif des déchets de chantier et de déconstruction, en fonction des filières locales de valorisation.

COMMENTAIRES	<p>Cette étape de conception fournit les éléments de description de la qualité environnementale des ouvrages, équipements, produits, matériaux et composants, prévoir et décrire les modalités de chantier à faible nuisance afin de permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - aux entreprises de chiffrer à leur juste valeur les prestations découlant de la démarche QE. - aux entreprises de proposer des variantes restant dans le cadre de la démarche QE. - à la maîtrise d'œuvre et à la maîtrise d'ouvrage, de contrôler et maintenir la qualité environnementale de l'opération.
	<p><u>La charte de chantier à faibles nuisances :</u></p> <p>Les déchets de chantier représentent un tonnage équivalent à celui des ordures ménagères. Leur élimination est donc un enjeu environnemental important. La charte de chantier à faibles nuisances définit : la démarche d'information des riverains et du personnel de chantier, les moyens mis en œuvre pour limiter les nuisances sonores à l'intérieur et l'extérieur du chantier, les moyens mis en œuvre pour limiter les émissions de poussières et de boue, le plan d'exécution de chantier aux différentes phases de celui-ci, la procédure de gestion des déchets de chantier en détaillant les filières de valorisation mises en place et le devenir des déchets, la mission d'un éventuel responsable " chantier vert " pour suivre la bonne application de cette charte.</p>
Rendu et justificatifs	Remise d'un document attestant que les choix réalisés en fin APD sont intégrés dans les marchés.

Étape	ASSISTANCE AUX CONTRATS DE TRAVAUX (ACT)
EXIGENCES	Contrôle du respect des spécifications QE dans les offres.
COMMENTAIRES	
Rendu et justificatifs	

3. Phase de réalisation et d'exploitation :

Étape	SUIVI DE LA RÉALISATION
EXIGENCES	<ul style="list-style-type: none"> - Participation à la préparation du chantier vert. - Contrôle des exigences du chantier vert et de la conformité des matériaux, produits et composants livrés avec prescription QE et contrôle du respect des spécifications QE.
COMMENTAIRES	La phase de réalisation est un élément important de la réussite de l'opération du point de vue de la qualité environnementale. Cette phase a pour objet le respect des engagements pris.
Rendu et justificatifs	

Étape	LIVRAISON
EXIGENCES	<ul style="list-style-type: none"> - Au moment de la réception, contrôle de la conformité des ouvrages avec les exigences QE. - Prise en compte de la QE dans la rédaction des documents DOE, DIU. - Mise en œuvre de mesures visant l'information et la formation des futurs utilisateurs (réunion d'information, guide des comportements...). - Evaluation définitive de la qualité environnementale de l'opération livrée.
COMMENTAIRES	<p>La livraison est l'étape où l'on doit s'assurer de la conformité de l'ouvrage livré avec les prescriptions QE des marchés.</p> <p>Transmettre des informations pertinentes aux futurs utilisateurs (DIU, livret d'entretien et de maintenance...) pour qu'ils puissent utiliser et maintenir l'ouvrage en conservant sa qualité environnementale.</p>
Rendu et justificatifs	

Étape	SUIVI DE L'EXPLOITATION
EXIGENCES	<p>Prévoir les procédures permettant d'évaluer, de respecter les engagements, de mettre à jour et diffuser l'information :</p> <ul style="list-style-type: none"> - tableau de bord de suivi des consommations : chauffage, ECS, eau froide, électricité des communs, électricité des parties privatives. - enquêtes de satisfaction (facultatif). - mesures saisonnières des températures intérieures (facultatif). - tableau de bord des opérations d'entretien, maintenance, gros travaux. - information des utilisateurs (nouveaux entrants) et des sociétés d'entretien et de maintenance. - bilan annuel incluant un bilan charges.
COMMENTAIRES	<p>Ce suivi de l'exploitation est indispensable. Il permettra d'établir et de maintenir une procédure permettant d'évaluer les performances, de respecter les engagements, de mettre à jour et diffuser l'information.</p>
Rendu et justificatifs	Tableau de bord de suivi de l'exploitation au moins deux années après la livraison.

TABLE DES MATIERES

Remerciements	2
Sommaire	3
Introduction : le développement durable comme critère essentiel de l'urbanisme	5
Première partie : Cadre théorique et conceptuel	
Spécifier la problématique de recherche	9
I. Définir les termes du sujet de recherche : « principes du développement durable » et « grands projets d'urbanisme »	11
A. Les principes du développement durable : des références pour l'urbanisme	11
1. Qu'est-ce que le développement durable ?	11
2. Développement durable et action publique	12
3. Pour une critique du concept de « durabilité »	13
4. Respecter les principes du développement durable	14
B. Les grands projets d'urbanisme : un espace d'étude	15
1. Définir une échelle d'étude	15
<i>Justification théorique</i>	16
<i>Justification pratique</i>	17
2. Qu'est-ce qu'un grand projet d'urbanisme ?	17
<i>Le niveau conceptuel</i>	18
<i>Le niveau opérationnel</i>	18
Synthèse	20
II. Spécifier la problématique et la méthodologie de recherche autour d'une comparaison France / Allemagne	21
A. Pourquoi une comparaison France / Allemagne ?	21
1. Situation du secteur de l'énergie : quelles réponses sectorielles ?	22
2. Les stratégies nationales en faveur du développement durable : quelle place accordée à la maîtrise de l'énergie ?	24
<i>En Allemagne</i>	24
<i>En France</i>	25
3. Spécificité du poids des acteurs : quelle est la place des initiatives publiques ? des initiatives privées ?	26
B. Vers une formulation des hypothèses de recherche	28
C. Présentation de la méthodologie suivie	29
Synthèse	31
Deuxième partie : Etudes de cas	
Identifier des stratégies et des actions en faveur d'un développement urbain soutenable	33
Préambule	34
I. Les agglomérations de Lyon et Hambourg : deux métropoles à l'ambition internationale	35
A. Comparaison morphologique	35
1. L'eau : un élément structurant	36

<i>Hambourg : l'eau vécu comme une coupure urbaine</i>	36
<i>Le Grand Lyon : l'eau vécue comme un espace paysager de liaison</i>	39
2. Des agglomérations vertes ?	43
<i>Le Grand Lyon : mes poumons verts ou permettre à la ville de « respirer »</i>	43
<i>Hambourg : la « ville verte » ou laisser la nature pénétrer la ville</i>	44
3. Occuper l'espace : entre urbanité et étalement urbain	47
<i>Structure foncière</i>	48
<i>Densité</i>	50
<i>Modèle urbain</i>	52
B. Positionnement européen	54
1. Hambourg : attractivité économique et financière	54
2. Le Grand Lyon : des atouts culturels, scientifiques et technologiques	56
<i>Une activité économique tournée vers les technologies</i>	56
<i>Une dimension patrimoniale, culturelle et artistique appuyée</i>	57
3. Comment apprécier leur positionnement respectif ?	57
<i>Selon le programme de recherche sur le polycentrisme ESPON 111</i>	58
<i>Selon l'analyse comparative des villes européennes pour le compte de la DATAR</i>	59
C. Recherche d'un rayonnement supranational	62
1. Hambourg : jouer sur le dynamisme économique	62
2. Le Grand Lyon : afficher une image de « ville durable »	63
Bilan	65
II. Leur stratégie de développement : quelle place pour la notion de développement durable ?	67
A. Hambourg : croître à n'importe quel prix ?	67
1. « Metropole Hamburg – Wachsende Stadt » : un programme urbain basé sur la croissance	68
<i>Les justifications pour la mise en œuvre d'un tel programme</i>	68
<i>Une variété de domaines concernés</i>	69
<i>Un dispositif conçu comme un outil de communication</i>	71
<i>Une quasi absence de la notion de développement durable</i>	71
2. Le développement durable ou la cinquième roue du carrosse ?	73
<i>Le « Senat » : un faible engagement et peu lisible</i>	73
<i>Les acteurs privés : très engagés, mais isolés ?</i>	74
B. Le Grand Lyon : se positionner en modèle de « ville durable »	76
1. La Communauté Urbaine : une collectivité qui se veut exemplaire	76
<i>Un mandat placé sous le signe du développement durable</i>	76
<i>Mission Agenda 21 : modifier le fonctionnement quotidien des services</i>	77
2. L'Agenda 21 : le fil rouge de l'action communautaire	79
3. Les transports et la construction neuve : deux domaines d'action privilégiés	80
<i>Dans le domaine des transports</i>	81
<i>Dans le domaine de la construction neuve</i>	82
Bilan	85
III. Deux opérations d'urbanisme phares : « Lyon Confluence » et « die HafenCity »	87
A. Deux opérations considérées comme essentielles à leur affirmation au niveau international	87
1. Afficher la vitalité de l'agglomération	87
2. Deux projets d'envergure au cœur de la ville...	88
<i>Caractéristiques spatiales</i>	90
<i>Caractéristiques fonctionnelles, démographiques et économiques</i>	92
<i>Système d'acteurs</i>	92
3. ... pour quelle image ?	93
<i>« Die HafenCity » : un objet de prestige</i>	93

« Lyon Confluence » : diversité et mixité	94
B. Des positions différentes concernant le développement durable	96
1. Comparaison thématique	96
<i>Quel fonctionnement des bâtiments envisagé ?</i>	96
<i>Quels modes de transport alternatifs à la voiture individuelle encouragés ?</i>	98
<i>Quelle forme de concertation publique adoptée ?</i>	99
2. Quelle prise en compte globale de la notion de développement durable ?	100
« Die HafenCity » : être avant tout une opération rentable	100
« Lyon Confluence » : être une opération exemplaire	100
Bilan	102
Conclusion : d'un discours rhétorique à des solutions innovantes ?	103
Bilan des deux études de cas : une implication contrastée des deux collectivités locales	104
<i>Quelle concordance entre le programme urbain et l'opération d'urbanisme étudiés ?</i>	104
<i>Quels aspects caractéristiques relevant d'une mise en œuvre du développement durable ?</i>	105
<i>Quels outils spécifiques ou quelles solutions innovantes identifiés ?</i>	105
Retour sur les hypothèses de recherche : infléchir notre mode de développement, entre prise de conscience, communication et action militante	106
Bibliographie	109
Références audio	116
Références Internet	116
Personnes ressources	117
Annexes	119