

**Projet de Fin d'Etudes**

**[Urban Design et Projet Urbain]**

**Peut-on et comment comparer urban  
design et projet urbain ?**



**2007-2008**

**Directeur de recherche  
THOMAS Eric**

**REGAD Maï-Lys**





# Formation par la recherche et Projet de Fin d'Etude

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer tout une partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

# Sommaire

<b>AVERTISSEMENT .....</b>	<b>7</b>
<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>8</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>9</b>
<b>PARTIE 1: LE MARKETING URBAIN</b>	
<i>Un outil de réponse aux nouveaux enjeux des territoires</i>	
<b>I - Entre mondialisation et décentralisation : les nouveaux défis des territoires .....</b>	<b>13</b>
1. Mondialisation et élargissement de la concurrence .....	13
2. Décentralisation et mise en valeur du local .....	14
<b>II - Nouvelles évolution du marketing : les enjeux et stratégies de marketing aujourd'hui</b>	<b>15</b>
1. Définition.....	15
2. Les enjeux du marketing urbain .....	15
3. Des tactiques diverses pour rendre la ville attractive.....	17
a. Les éléments pour appuyer la promotion territoriale .....	17
b. Les stratégies de promotion territoriale.....	19
<b>PARTIE 2: L'URBAN DESIGN</b>	
<b>I - L'émergence de l'urban design .....</b>	<b>21</b>
1. L'évolution du contexte des villes .....	21
2. Les origines de l'urban design .....	21
3. L'urban design et l'urbanisme post modern .....	23
<b>II - Définir l'urban design.....</b>	<b>23</b>
1. Portée de l'urban design.....	24
2. Un difficile positionnement de l'urban design .....	25
<b>III - Rôles et défis de l'urban design .....</b>	<b>26</b>
1. Construire la ville: les perspectives des <i>producteurs</i> .....	26
a. La valeur ajoutée de l'urban design.....	26
b. Façonner le produit .....	27
c. Coordonner le processus de développement.....	27

d. Commercialiser le projet .....	27
<b>2. Gérer la ville: les perspectives des <i>régulateurs</i> .....</b>	<b>28</b>
a. Rendre la ville plus compétitive.....	28
b. Façonner l'avenir .....	29
c. Gérer le changement .....	30
d. Contribuer à la bonne gouvernance.....	31
<b>3. Vivre dans la ville: les perspectives des <i>utilisateurs</i> .....</b>	<b>32</b>
a. Améliorer la façon dont le lieu fonctionne.....	32
b. Renforcer la valeur symbolique du lieu .....	34
<b>4. Les défis de l'urban design .....</b>	<b>35</b>
<b>IV - L'élément clé de l'urban design : la qualité visuelle et esthétique .....</b>	<b>36</b>
<b>1. Objectifs de l'urban design .....</b>	<b>36</b>
<b>2. Eléments d'urban design .....</b>	<b>37</b>
a. Caractère : Un lieu avec sa propre identité .....	37
b. Continuité : Un lieu où espace public et privé sont clairement distingués .....	38
c. Qualité de l'espace public – Un lieu avec des espaces extérieurs attractifs et réussis .....	38
d. Facilité de déplacement – Un lieu facile à rejoindre et à traverser.....	39
e. Lisibilité – Un lieu qui a une image claire et qu'il est facile de comprendre .....	39
f. Adaptabilité – Un lieu qui peut changer facilement.....	40
g. Diversité – Un lieu avec de la variété et du choix.....	40
<b>PARTIE 3: LE PROJET URBAIN</b>	
<b>L'urban design à la française?</b>	
<b>I - Projet Urbain et composition urbaine.....</b>	<b>42</b>
1. De la composition urbaine au projet urbain .....	42
2. Le projet urbain pour répondre au nouveau contexte et redéfinir la composition urbaine .....	43
3. Le projet urbain comme projet global : l'influence de Bologne.....	44
4. L'émergence du projet urbain en France .....	44
5. Le projet urbain aujourd'hui : composantes et enjeux .....	45
a. Portée du projet urbain .....	45
b. Les enjeux du projet urbain .....	46
<b>II - Une composante essentielle du projet urbain : l'espace public .....</b>	<b>47</b>
1. L'espace public considéré comme espace résiduel à la prise de conscience de leur importance.....	48
a. Les espaces publics délaissés.....	48
b. Barcelone et Lyon : pionniers et modèles de la reconquête des espaces publics.....	49
c. La réappropriation des espaces publics en Europe : les différentes mises en œuvre.....	51
<b>III - Le projet Urbain : l'urban design à la française ? .....</b>	<b>56</b>
<b>PARTIE 4: ETUDE DE CAS</b>	
<b>I – Méthodologie de l'étude de cas.....</b>	<b>59</b>

1. Choix des terrains d'étude .....	59
2. Recherche documentaire.....	59
3. Elaboration de la grille d'analyse .....	59
<b>II - La recomposition des espaces portuaires délaissés.....</b>	<b>63</b>
1. Potentialités et enjeux des friches portuaires.....	63
a. Potentialités.....	63
b. Modèles de réaménagement .....	63
c. Nouvelles fonctions .....	64
d. Les enjeux des friches portuaires .....	65
2. Choix des cas d'étude .....	67
<b>III - Etude comparée de Harbourside à Bristol et les quais de Bordeaux .....</b>	<b>68</b>
1. Le projet Harbourside de Bristol .....	68
a. Histoire .....	70
b. Processus de développement.....	70
c. Les nouvelles fonctionnalités .....	72
d. La culture: rôle clé dans le réaménagement du port .....	76
2. Le réaménagement des quais de la Garonne à Bordeaux .....	79
a. Histoire .....	80
b. Processus de développement.....	81
a. Nouvelles fonctionnalités .....	83
3. Comparaison des projets de Bristol et Bordeaux .....	93
a. Le projet Harbourside de Bristol.....	93
b. Le réaménagement des quais de Bordeaux .....	96
<b>IV - Conclusion et limites de l'étude de cas .....</b>	<b>101</b>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>102</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>104</b>
<b>Ouvrages .....</b>	<b>105</b>
<b>Sites Internet.....</b>	<b>108</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS .....</b>	<b>109</b>
<b>Photos .....</b>	<b>110</b>
<b>Cartes .....</b>	<b>111</b>
<b>Figures.....</b>	<b>111</b>
<b>Tableaux.....</b>	<b>111</b>
<b>TABLE DES MATIERES .....</b>	<b>112</b>

# Avertissement

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

# Remerciements

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont contribué à l'élaboration de ce travail de recherche, et plus particulièrement :

- A l'équipe enseignante du département aménagement de l'université de Tours :
  - Monsieur Eric Thomas, enseignant et tuteur de ce projet de fin d'étude, pour son suivi et ses conseils ;
  - Monsieur Marc-André Philippe ;
  - Madame Frédérique Hernandez.
  
- Aux enseignants de l'University of West of England de Bristol, pour leur disponibilité et leur aide :
  - Monsieur Mike Devereux
  - Madame Ann Marie O'Sullivan
  - Monsieur Michael Short et Monsieur Ron Griffiths
  
- Et à toutes les personnes qui m'ont aidé à mener ce travail de recherche à bien.

# Introduction

Plus de la moitié de la population mondiale vivant maintenant dans des zones urbaines, les enjeux du monde urbain sont de plus en plus importants. L'essor de la ville est manifeste un peu partout dans le monde. En Occident, l'industrialisation au 19<sup>e</sup> siècle a concentré un grand nombre de personnes dans les villes. Mais aujourd'hui encore, lorsque les populations sont relativement stables et de plus en plus vieilles, certaines villes sont encore en croissance en raison d'un changement des économies des villes et des régions, de l'industrie manufacturière vers le secteur des services. Dans le reste du monde, où l'industrialisation est en cours, la ville gagne en importance. Dans tous les cas, il semble que les villes se développent en taille et en importance, sur les plans politique, économique et culturel.

Parallèlement à cette tendance, il y a eu une accélération de la mondialisation, qui a relié la plupart de ces villes à travers les nouvelles technologies d'information et de communication et les technologies de transport. Ceci a permis de développer une nouvelle division du travail à travers le monde, qui pousse les activités économiques à se déplacer à la recherche d'une plus grande productivité et d'une diminution des coûts. L'impact de cette nouvelle division du travail a été l'industrialisation dans certaines zones à bas salaires et la désindustrialisation d'autres où les salaires sont élevés, ce qui crée de grandes distances séparant la direction de la production et entre les échanges de marchandises. En conséquence, de nombreuses villes occidentales ont perdu leur fonction industrielle manufacturière, et recherchent activement un nouveau rôle économique. Le changement du secteur industriel à celui des services ne signifie pas que les industries manufacturières ont disparues, mais ces relocalisations ont transformées les villes en centres d'innovation et de contrôle, ainsi que d'échange et de consommation. Il s'agit d'un changement structurel de la ville, qui se reflète dans son organisation sociale et spatiale. Il s'agit d'un changement global dans lequel les rôles de ceux qui produisent, ceux qui réglementent et ceux qui utilisent la ville ont changé. Les processus de mondialisation prennent forme et se déploient dans la ville. En d'autres termes, le processus de mondialisation se produit souvent lorsque les gens sont concentrés dans les villes, et non pas dans le cyberspace, ou au milieu de mystérieuses flux d'un continent à un autre. C'est dans les villes que les décisions sont prises et transmises et où les principales activités économiques, politiques et des culturelles ont lieu, et où la plupart des gens vivent et travaillent. Cet enracinement, donc, fait des conditions matérielles de villes une composante cruciale du processus de mondialisation.

Au cours de l'histoire, la ville a été façonnée par des forces les plus puissantes de l'époque, et les villes d'aujourd'hui ne font pas exception. Il y a deux siècles, quand la société industrielle a émergé, elle a radicalement changé la configuration des villes, les transformant en ateliers du monde. Maintenant, c'est à la société des services de façonner à son tour la ville à sa propre image pour qu'elle devienne un lieu d'échange d'idées, de biens et de services qui doivent être échangés, soutenue et interconnectée par les nouvelles technologies.

Les villes ont due et doivent encore s'adapter à ces changements structurels. Un important processus de transformation urbaine peut se faire de diverses manières, ce mémoire a pour but d'étudier **la création d'une nouvelle organisation spatiale et la projection d'une nouvelle image** qui correspond à une société nouvelle.



Face aux changements structurels urbains, il est intéressant de comprendre comment des villes de différents pays se sont adaptées et s'adaptent encore aujourd'hui. C'est pourquoi le but de ce mémoire réside dans une comparaison entre un pays anglo-saxon, en particulier l'Angleterre, et la France.

**L'idée initiale est de s'intéresser à deux processus d'aménagement et d'urbanisme apparemment différents : le concept anglo-saxon d'urban design et le concept français de projet urbain, et ainsi répondre à la problématique suivante :**

- **Peut-on et comment comparer urban design et projet urbain ?**

Pour comprendre par quels moyens les villes d'aujourd'hui projettent une nouvelle image, il est nécessaire de revenir sur le marketing urbain : dans quel contexte il est apparu et par quel moyen, objectif de la première partie.

La seconde partie traite du concept d'Urban Design : son apparition, comment il est défini, ainsi que ses principes.

La troisième partie traite des mêmes points pour le concept français de Projet Urbain, afin de comparer, dans la théorie, ce dernier avec l'Urban Design.

Ces deux parties permettront de répondre à la première partie de la problématique de recherche :

- **Peut-on comparer urban design et projet urbain ?**

Enfin, des documents de communication de projet d'urban design et d'un projet urbain seront analysés dans la dernière partie. Cette analyse doit permettre de répondre à la seconde partie de la problématique :

- **Comment comparer urban design et projet urbain ?**

En plus de donner une clé de comparaison entre urban design et projet urbain, le but de l'étude de cas est également de comparer ces deux concepts dans la réalité.

# Le marketing urbain

Un outil de réponse aux  
nouveaux enjeux des territoires

## I - Entre mondialisation et décentralisation : les nouveaux défis des territoires

Dans le système économique actuel, le double processus du développement inégal et des restructurations économiques a entraîné de nouvelles divisions spatiales du travail, tant au niveau international qu'au niveau intra-national. La restructuration économique, stimulée par la crise des années 70 a entraîné des changements fondamentaux, non seulement dans ce qui est produit et comment il est produit, mais aussi et surtout, où c'est produit. En termes d'effets territoriaux, la restructuration a entraîné le déclin de l'activité manufacturière et de l'économie principalement industrielle des régions et des villes et l'émergence de nouveaux types et lieux d'activité économique.

Une grande partie de l'effort déployé par les organismes de développement régionaux et locaux, créé pour régénérer l'économie de ces villes ayant perdu leurs industries traditionnelles, a mis l'accent sur l'attraction d'investissements étrangers. L'attrait des investissements étrangers est devenu l'un des dénominateurs commun qui sous-tendent l'économie locale, encouragé par les gouvernements nationaux, la concurrence elle-même a augmenté.

En parallèle de l'accélération de la mobilité spatiale des capitaux, son internationalisation et, c'est le cas de l'Europe, la création du marché commun européen, a intensifié la concurrence pour attirer des sociétés. La concurrence entre places pour de nouveaux investissements est donc un corollaire naturel de l'économie capitaliste.

Reflet des processus de restructuration économique, le concept de « commercialisation des villes » a gagné une attention grandissante, comme moyen de renforcer leur compétitivité.

Le marketing urbain désigne toutes les pratiques de communication territoriale qui consistent à s'appuyer sur des matières spatiales existantes ou en construction en vue de les promouvoir, de les faire exister, de les rendre attrayantes et d'inciter à les pratiquer, à y investir son temps, ses loisirs ou son capital. (Dumont, 1999)

Pour comprendre les enjeux que représentent aujourd'hui le marketing urbain dans le développement territorial, il faut au préalable comprendre pourquoi et comment il est devenu un outil primordial pour les territoires.

### 1. Mondialisation et élargissement de la concurrence

Le marketing urbain en tant que telle n'est pas un phénomène nouveau, et comme beaucoup d'idées de marketing, il a ses origines aux Etats-Unis. Dans les années 1850 déjà, la promotion urbaine est devenue un moyen distinct d'attirer les colons vers les domaines de la nouvelle frontière *Wild West*. Les régions balnéaires françaises et britanniques ont bénéficié de campagnes de promotion au début des années 1900, pour attirer les touristes. (Arnold & Kuusisto 2000; Gold et Ward, 1994).

Le marketing urbain est utilisé pour des objectifs multiples, tels que de construire une image positive d'un lieu et attirer des entreprises, des touristes, des institutions, des événements etc. Aujourd'hui, les lieux ont besoin pour attirer les touristes, des usines, des entreprises et des gens de talent, ainsi que de trouver des marchés pour leurs exportations, et cela exige que les lieux adoptent des stratégies de marketing et des outils de gestion d'image.

Les anciennes stratégies de promotion ne fonctionnent plus dans le contexte d'évolution rapide des marchés, et dans la nouvelle situation de concurrence spatiale (Kotler et al. 2002a). Afin de concurrencer efficacement, les villes et régions doivent développer une vraie démarche marketing. La concurrence spatiale est mondiale, et tous les lieux, qu'ils soient situés en Europe, en Asie, en Amérique latine ou aux Etats-Unis, doivent développer de nouvelles capacités pour survivre dans la compétition. En conséquence, les lieux doivent produire ce dont ont besoin les citoyens, les entreprises, les investisseurs et les visiteurs, actuels et potentiels.

Le marketing urbain, surtout aux Etats-Unis, est une industrie de plusieurs milliards de dollars (Ward 1998). Beaucoup d'endroits veulent construire une nouvelle image pour remplacer les images négatives. Le marketing urbain adapte le « produit spatial » afin de le rendre plus attrayant (Holcomb 1994), en créant l'identité du lieu et en la communiquant aux clients sélectionnés (Trueman & Klemm & Giroud & Lindby 2001; Asplund 1993; Hankinson 2001).

En Europe seulement, on compte plus de 100 000 collectivités (Kotler et al. 1999), en compétition pour les mêmes ressources limitées : les investissements étrangers et une main-d'œuvre de talent. La création de la Communauté Economique Européenne a apporté la transparence à l'investissement étranger et des décisions d'implantation au sein de l'Union européenne. Avec de plus en plus de pays qui rejoignent l'UE, l'importance économique des régions en Europe continue d'augmenter, tandis que les Etats-nations perdent de leur influence, en raison de la montée en puissance des régions. (Weihe-Lindeborg 2000; Jensen-Butler 1997; Jensen-Butler & Shachar & Weesep 1997, Porter 2001; Porter 1998). L'Europe est aujourd'hui un concept non seulement pour les Etats membres de l'UE, mais également pour leurs régions. Dans ce développement, une forte identité régionale est de plus en plus la valeur de marché (Weihe - Lindeborg 2000).

## 2. Décentralisation et mise en valeur du local

Outre l'effet incontestable de la mondialisation dans le développement du marketing urbain, un deuxième phénomène a permis son émergence, celui de la décentralisation.

Jusque dans les années 1980, l'aménagement du territoire était de la responsabilité du pouvoir central, notamment en France. Suite aux lois de décentralisation, le concept de « développement par le bas » a pris toute son importance. Les actions publiques gagnent en transversalité, alors que jusque là elles étaient soumises au fonctionnement sectoriel de l'Etat. De plus l'échelle locale d'action permet une proximité par rapport aux préoccupations de citoyens (Gaudin, 1997).

Le développement économique, la cohésion sociale, ainsi que de nombreux autres domaines de l'aménagement du territoire sont alors du ressort des acteurs locaux, qui se doivent d'assurer eux même leur développement territorial. Cette nouvelle organisation n'a pas seulement offert une plus grande autonomie aux territoires mais elle leur a également fait prendre conscience de l'importance de mettre en œuvre des stratégies de marketing, afin de se différencier des autres collectivités, devenues alors des « concurrentes ».

## II - Nouvelles évolution du marketing : les enjeux et stratégies de marketing aujourd'hui

### 1. Définition

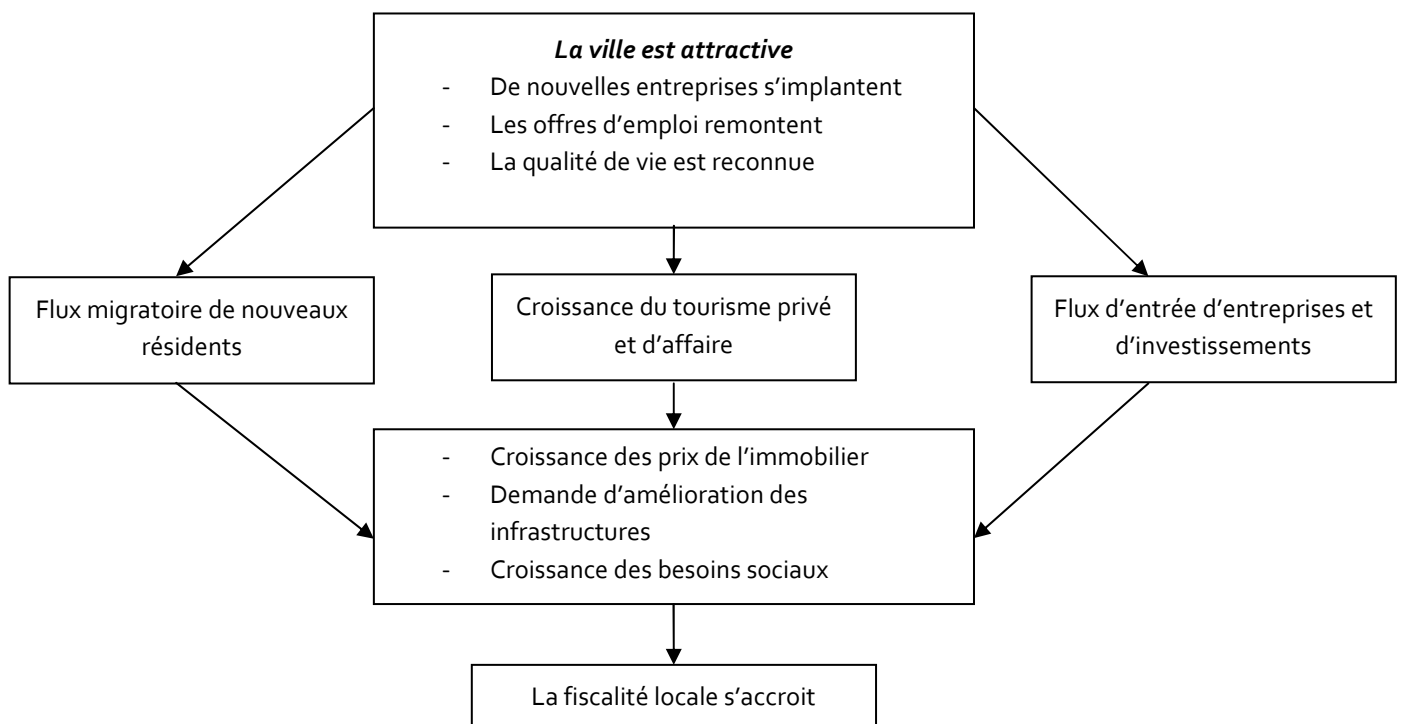
Selon P. Merlin et F. Choay (2003), le marketing urbain (ou plus rarement appelé mercatique urbaine), se définit comme :

*« d'une part une démarche ayant vocation à fixer un futur voulu, à savoir le marketing stratégique, d'autre part un ensemble de techniques spécifiques regroupées sous le vocable marketing opérationnel »*

### 2. Les enjeux du marketing urbain

Le marketing urbain ou le travail de mise en scène de la ville, de ses espaces et de ses projets se situe au cœur de trois types de pratiques (Dumont, 1999) : **économiques** — lorsqu'elles visent à commercialiser de nouveaux espaces construits et y attirer des entreprises ou des touristes ; **politiques** — la mise en scène de la ville se substituant ou se nouant alors astucieusement avec la mise en scène d'un bilan d'une action municipale (Lussault, 1995) ; ou **sociale** — le travail sur l'image de la ville étant alors censé contribuer à proposer des accroches d'appartenances pour des habitants, des visiteurs, etc.

Le but premier du marketing urbain est de rendre la ville attractive, que ça soit pour les décideurs économiques (investisseurs, promoteurs, cadres et dirigeants d'entreprises...) ou pour les habitants et visiteurs. Ainsi, d'après Kotler (2002), une ville attractive permet la mise en place d'un développement vertueux, comme illustré sur la figure suivante. :



Dans la figure suivante, les différents éléments du marketing urbain sont résumés dans un schéma appelé *Levels of Place Marketing* (Kotler et al. 2002a). Le processus comprend des marchés cibles, les facteurs de marketing et le groupe de planification. Les marchés visés sont les cibles auxquelles ont choisi d'envoyer les messages marketing. Les facteurs de marketing urbain sont les attractions et les infrastructures du lieu, sa population et l'image et la qualité de vie. Le groupe de planification est chargé de la planification et du contrôle du processus du marketing urbain.

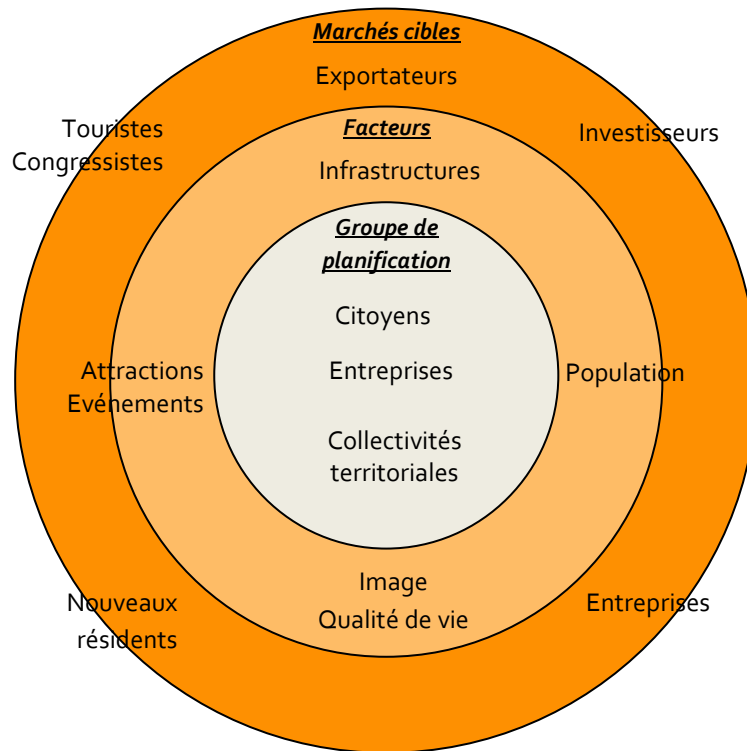


Figure 1 *Levels of Place Marketing* (Kotler 2002) - traduit de l'anglais

### 3. Des tactiques diverses pour rendre la ville attractive

#### a. Les éléments pour appuyer la promotion territoriale

Pour pouvoir « vendre » en territoire, il faut en avoir la matière, ainsi il existe un large éventail d'éléments (les « facteurs » dans le schéma précédent) sur lesquels s'appuie le marketing urbain.

- Les infrastructures et équipements (culturels, commerciaux). Aujourd'hui avec la réduction du temps de travail et l'entrée dans la société de consommation, les équipements liés à la consommation (loisir, culture et tourisme) jouent un rôle important. Les villes ont compris le poids de la consommation dans les stratégies à mettre en place, traduit par la construction de grands centres commerciaux, mais aussi de musées, de salle de spectacles (tels que les Zénith), etc.
- Les événements (sportifs, culturels) Les grands événements impliquent d'importants investissements, qui en plus de changer la structure urbaine et d'attirer des visiteurs, peuvent à long terme améliorer l'image de la ville et renforcer le sentiment d'appartenance des citoyens. On peut souligner l'impact qu'ont eu ou qu'auront des manifestations comme l'accueil des Jeux Olympiques (à Munich en 1972 par exemple), l'événement Capitale Européenne de la Culture (en 2004 à Lille et à Liverpool en 2008), ou autres festivals de musique ou de films (le Festival de Cannes ou les Eurockéennes de Belfort par exemple).
- L'image pour créer un caractère et identité. Comme le dit Gaudin « La réalisation de bâtiments singuliers (...) appelle de plus en plus l'attention des médias et suscitent des images font la diffusion à son tours alimente l'image de la ville » (1997). Ces bâtiments singuliers sont alors un emblème pour la ville et lui donne une image reconnue de l'extérieur. Il peut s'agir de musées (le musée Guggenheim de Bilbao étant l'un des plus connu) ou de grattes ciels modifiant l'horizon urbain.

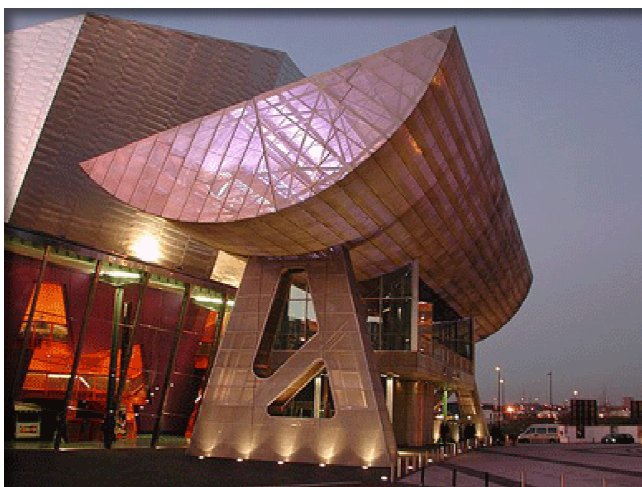


Photo 1 Le complexe culturel The Lowry (Manchester, GB)

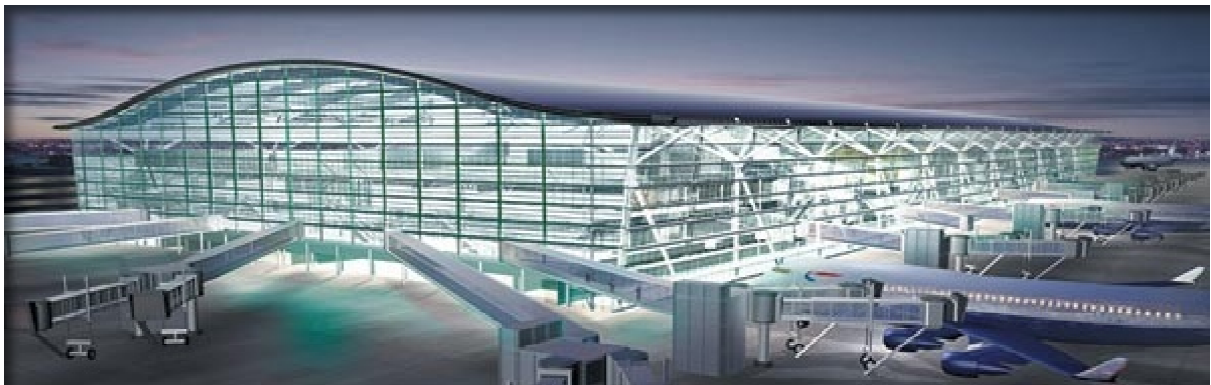


Photo 2 Taipei 101 (Taipei, Taïwan)

Ces « emblèmes » peuvent également prendre la forme d'aéroport ou de ponts.



*Photo 3 Le pont Erasmus (Rotterdam, Pays Bas)*



*Photo 4 Terminal 5 de l'Aéroport d'Heathrow (Londres)*

- La qualité de vie. La qualité de vie comprend de nombreuses variables (qualité architecturale, environnementale, etc.), mais selon Kotler (1999), une collectivité peut faire des investissements pour améliorer la qualité de vie, compris dans quatre composantes, à savoir :
  - 1) Un lieu de caractère : les composantes esthétiques permettent de donner un sens au lieu.
  - 2) Une infrastructure de base compatible avec l'environnement naturel est nécessaire mais ne peut garantir la croissance d'un lieu de la croissance. La planification doit traiter intelligemment et de façon créative avec les différents infrastructures à construire. Aussi, le développement des infrastructures doit être ajusté à l'ensemble des priorités de développement.
  - 3) Un lieu comme prestataire de services : le succès des lieux demande de bons services publics. Les programmes destinés à améliorer la sécurité et l'éducation doivent être également développés.
  - 4) Un lieu de divertissement et de loisirs. Les structures au service de cette fonction sont les restaurants, les parcs, les zoos, les stades.
- La population est vu comme élément d'attractivité si on la définit comme les groupes qui changent le niveau socio économique d'un morceau de ville en modifiant ses valeurs symboliques.



## **b. Les stratégies de promotion territoriale**

La première étape de marketing territorial consiste à faire un diagnostic pour identifier le type d'offre territorial (sur quels éléments (vus précédemment) s'appuyer) et les cibles à privilégier. Une fois ce diagnostic réalisé et les stratégies à mettre en place décidées, le marketing urbain se modélise et prend forme grâce à la communication et la publicité. De nombreux support de communication à la disposition des collectivités pour promouvoir leur territoire existent : internet (site internet, newsletters), télévision (publicité, chaînes spéciales), presse, salon et expositions...

Ces supports permettent de communiquer sur la ville réelle ou la ville projetée. Il faut ajouter l'importance des discours politiques mais aussi des concertations et enquêtes publics pour communiquer sur les projets et orientations de la ville.

## PARTIE 2

# L'Urban Design

# I - L'émergence de l'urban design

## 1. L'évolution du contexte des villes

Au cours de l'histoire, la ville a été façonnée par des forces les plus puissantes de l'époque, et les villes d'aujourd'hui ne font pas exception. Il y a deux siècles, quand la société industrielle a émergé, elle a radicalement changé la configuration des villes, les transformant en ateliers du monde. Maintenant, c'est à la société des services de façonner à son tour la ville à sa propre image pour qu'elle devienne un lieu d'échange d'idées, de biens et de services qui doivent être échangés, soutenue et interconnectée par les nouvelles technologies. Dans son sens le plus large, l'urban design contribue à la tâche d'adaptation de la ville à ces changements structurels, par la création d'une nouvelle organisation spatiale et de la projection d'une nouvelle image qui correspond à une société nouvelle. En ce sens, il est l'un des outils qui sont mis au point pour faciliter le changement de la définition du tissu urbain dans de nouvelles voies. Cependant un changement structurel de cette ampleur est rendu possible grâce à l'exercice du pouvoir économique et politique dans l'aménagement des nouvelles conditions urbaines, notamment en faisant des choix, en accordant la priorité à des visions et des stratégies, et en privilégier certains individus et des groupes par rapport à d'autres. Un important processus de transformation urbaine peut se faire de diverses manières, et le genre d'approche générale qui a émergé dans l'urban design est juste l'une de ces possibilités. Avant d'analyser les rôles et défis de l'urban design aujourd'hui, il est nécessaire de comprendre son apparition, sa ou ses définitions et les évolutions de ce domaine jusqu'à aujourd'hui.

## 2. Les origines de l'urban design

Un des premiers écrits dans le domaine du urban design est celui de Camillo Sitte *L'art de bâtir les villes - l'urbanisme selon ses fondements artistiques* de 1889. Sitte suggère que la solution pourrait être trouvée dans le retour à des méthodes de la ville médiévale de manière à humaniser la ville contemporaine. Son accent sur la qualité esthétique des espaces publics de la ville lui a donné une place importante dans l'histoire de l'aménagement urbain. Le mouvement américain *City Beautiful*<sup>1</sup> du début du 20ème siècle et les livres de Charles Mulford Robinson *The Improvement of Cities and Towns* (1901) et *Modern civic Art* (1903) sont les premières réflexions dans ce domaine.

Mais la première utilisation du terme "urban design" fut en 1956 au cours des conférences sur l'urban design à l'Université de Harvard. Ces conférences ont encouragé le lancement d'un programme d'enseignement à l'Université d'Harvard "Urban Design program" en 1960. Au cours de cette décennie, les travaux de Jane Jacobs, Kevin Lynch, Gordon Cullen et Christopher Alexander constituaient le corps réel de l'aménagement urbain. De nombreuses initiatives en cours en Amérique du Nord, dans la régénération urbaine et l'aménagement urbain, prennent leur inspiration de l'ouvrage de Jane Jacobs *The Death and Life of Great American Cities: The Failure of Town*

---

<sup>1</sup> *The City Beautiful* est un mouvement architectural et urbanistique qui se développa dans les années 1890 et 1900 en Amérique du Nord. La recherche de la beauté dans une finalité sociale et civique anime cette tendance. *The City Beautiful* préconise amélioration de la ville à travers son embellissement, ce qui aurait un certain nombre d'effets: 1) les problèmes sociaux diminueraient, alors que la beauté de la ville inspirerait la loyauté civique et de la droiture morale ; 2) Les villes d'Amérique seraient portées à la parité culturelle avec leurs concurrents européens grâce à l'utilisation de l'idiome de l'école des Beaux-arts ; et 3) les centres villes plus attractifs attireraient les classes supérieures pour y travailler et y dépenser de l'argent, à défaut d'y habiter.

*Planning*, publié en 1961. Dans ce livre, Jane Jacobs montre l'importance à accorder à la « résurrection » des principaux espaces publics, les rues et sur les places, dans la conception des villes. En outre, Kevin Lynch avec « L'image de la cité » de 1961 a entraîné l'évolution de la notion de lisibilité qui repose sur cinq éléments de base (les voies, les limites, les quartiers, les nœuds et les points de repère). Son utilisation des cartes mentales dans la compréhension de la ville libéra les concepteurs urbains de la précédente vision en deux dimensions physiques des plans directeurs.

Le livre de Gordon Cullen, *The Concise townscape*, publié pour la première fois en 1961, a probablement eu la plus grande influence sur de nombreux designers urbains. Cullen a examiné la traditionnelle approche artistique de la ville trouvée dans les idées de Camillo Sitte, Barry Parker et Raymond Unwin. Il a créé le concept de « serial vision » (séquence visuelle) qui, en représentant une suite de vues ou d'images révèle l'intérêt particulier d'un ensemble urbain ou naturel. (Figure 1). Son approche esthétique dans la conception du pittoresque urbain quarts enrichi le vocabulaire des urbanistes. Les œuvres de Jacobs, Lynch et Cullen provenaient de l'avis des citoyens.

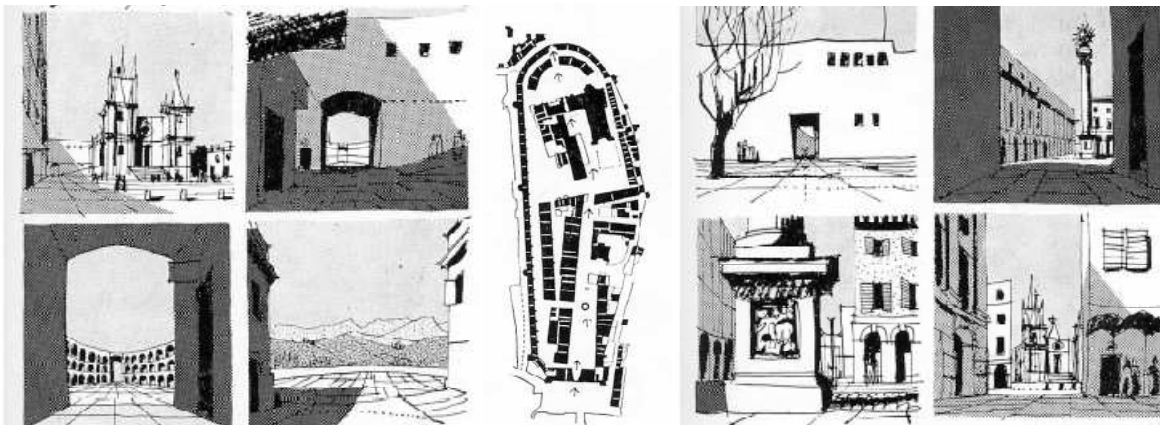


Figure 2 Le concept "Serial Visions" de Gordon Cullen dans "Townscape"

D'autres livres, *"Architecture of the City"* (Rossi, 1965), *Learning from Las Vegas* (Venturi, 1972), *Collage City* (Colin Rowe, 1984), et *The Next American Metropolis* (Peter Calthorpe, 1993), étaient pour la plupart fondées sur la connaissance théorique et philosophique. Alors que Rossi apportait les concepts d' "historicisme" et de "mémoire collective", Rowe et Koetter proposait un " collage metaphor" qui signifie le collage de nouvelles et anciennes formes au sein d'un même espace urbain. D'autre part, Peter Calthorpe élaborait un manifeste pour la vie urbaine durable et un manuel de conception pour la construction de nouvelles colonies avec son concept de *Transit Oriented Development*<sup>2</sup>. Ces travaux ont donné aux concepteurs urbains une idée postmoderne de l'espace urbain et du design. Ils ont également fourni à la relance des intérêts sur les termes "historicisme", "durabilité", "qualité de vie", "esthétique", "haute qualité des composantes urbaines", et bien d'autres.

<sup>2</sup> **Transit Oriented Développement (TOD)** (Développement orienté transport) est un quartier mixte à vocation résidentielle ou commerciale conçu pour maximiser l'accès aux transports publics. Ces quartiers ont typiquement en leur centre une gare, une station de métro, de tram ou de bus, entourés par un développement à forte densité. De nombreuses villes nouvelles construites après la seconde guerre mondiale au Japon, en Suède ou en France possède les caractéristiques des quartiers TOD, ainsi que de nombreuses villes aux Pays Bas et au Danemark.

### 3. L'urban design et l'urbanisme post moderne

Au début de notre siècle, l'urbanisme a évolué comme la branche d'architecture traitant de l'aménagement urbain. Au cours de cette période le design a eu un rôle central dans la planification urbaine, comme la *Charte d'Athènes* (1933).

Toutefois, dans la période postmoderne, les changements structurels dans l'économie, de la production de masse pour une société de masse à la production flexible pour une société fragmentée ont provoqué un nouvel intérêt pour l'environnement bâti. Le cœur de l'urban design est passé de la production de bonnes et belles formes au dessin d'inspirations pour la culture de masse, le contexte social, le site et le passé. La nouvelle attention portée à la qualité du milieu bâti a été donnée après des années 1980 en réaction à la concurrence mondiale des villes. De ce fait, le rôle de l'urban design est devenu plus important dans la production de l'environnement bâti.

L'école de pensée postmoderne en urban design promeut le "retour à la vitalité" après la fin des années 1960 sous la direction d'éminents designers tels que Rapoport, Appleyard et Altman. Ils ont suggéré que la vitalité pourrait être restauré par la création d'utilisation des terres urbaines et la bonne allocation des principes de conception intégrée et en encourageant l'utilisation mixte des sols et rendant ces utilisations plus orientées vers les piétons. Ils visent à créer un environnement physique intime qui soutient l'identité communautaire. Cependant, cette réaction romantique contre l'ennui de ses projets modernistes n'a pas eu de succès en raison de l'ignorance de l'équité sociale et des forces économiques dominantes.

Un autre groupe de post-architectes et urbanistes, (néo-classicistes) a préconisé le retour à la vitalité et la beauté des formes pré-industrielles. Mouvement critiqué, nul doute que la recherche de l'urbanité fondée sur l'éclectisme historique peut devenir malencontreuse quand il ne tient pas compte du contexte contemporain. D'un autre côté, Rowe et Koetter propose une harmonisation entre l'ancien et le nouveau, le présent et le passé.

En somme, l'urban design dans l'urbanisme post moderne reflète une grande variété d'approches de conception, des contextes et des applications.

Même si l'apparition du terme "urban design" est relativement récente, on peut voir qu'il a toujours joué un rôle important dans la conception des villes et des théories s'y rapportant. Se pose alors la question de la définition de ce terme, pour comprendre son importance actuelle dans les processus de création, revitalisation ou fonctionnement des villes.

## II - Définir l'urban design

L'urban design est encore un terme polémique entre les disciplines qui façonnent l'environnement bâti. Parce que l'urban design est principalement considéré comme domaine interdisciplinaire il ya quelques points conflictuels dans la définition et le rôle de cette discipline. Aussi il existe un débat entre l'urban design et l'urbanisme. Dans cette section, tout d'abord la définition et le rôle de l'urban design sera clarifié à la lumière de la littérature actuelle. Puis les points de conflit entre l'urban design et l'urbanisme seront mis en évidence.

## 1. Portée de l'urban design

Aujourd'hui donner une définition unique de l'urban design est impossible, nous pouvons cependant commencer par donner celle de Pierre Merlin et Françoise Choay (2003, p.909) :

*« Expression utilisée surtout depuis la deuxième guerre mondiale, aux Etats Unis et en Angleterre. Elle désigne le processus de conception et de réalisation d'arrangements physiques permettant de maîtriser l'organisation formelle de la croissance urbaine à travers permanence et changements. (...)*

*L'urban design a pour fin spécifique de fournir les moyens de s'orienter et de trouver un sens dans l'espace public, assumant que la ville est inintelligible sans une articulation spatiale délibérée du domaine public. »*

La définition donnée ci-dessus laisse à penser qu'il n'est pas facile de définir l'urban design. Cependant, nous pouvons déterminer le cadre général de cette discipline. Selon *The institute for Urban Design* (New York), le cadre d'application de l'urban design peut être regroupé en six grandes rubriques:

- La préservation historique et de la conservation urbaine
- Les aménagements piétons
- La vitalité et la diversité d'utilisation
- Le milieu culturel
- Le contexte environnemental
- La qualité architecturale

Selon l'*Urban Design Group*, les rôles de l'urban design peuvent être précisés comme suit :

- concerne la conception tridimensionnelle de lieu pour les personnes y travaillant, y vivant ou s'y récréant, et leur utilisation ultérieure et de leur gestion : est la conception physique de l'espace public ;
- est l'interface entre l'architecture, l'urbanisme et des professions connexes, et il intègre la planification des transports, l'amélioration de l'environnement et son potentiel de développement ;
- implique les disciplines professionnelles et des intérêts locaux, y compris: les architectes, les planificateurs, promoteurs, géomètres, les architectes paysagistes, des ingénieurs, des autorités locales, des fonctionnaires, communautés, les hommes politiques- en fait, tous ceux qui s'intéressent à la qualité de l'environnement bâti.
- est un processus de collaboration conciliant intérêts locaux et professionnels pour maximiser la qualité de leur environnement ;
- fournit un cadre pour le développement dans le cadre du processus du plan local, en aidant à créer une "vision" pour les autorités locales, les communautés et les développeurs ;
- vise à créer un "esprit du lieu" ;
- concerne la durabilité et la "convivialité"

Sans aucun doute ces classifications pourraient être étendues à un très large éventail de sujets.

Mais dans les différentes définitions, nous voyons qu'il ya un fort accent sur l'**habitabilité**, la **qualité** de l'environnement associés à des valeurs **esthétiques**, principalement de l'**espace public**.

## 2. Un difficile positionnement de l'urban design

L'urban design comme une activité singulière a une définition très vague, et signifie différentes choses pour différentes personnes. Alors que certains considèrent comme une discipline à part entière, les autres la considèrent simplement une "interface" entre autres disciplines. S'agit-il d'une activité multidisciplinaire ou interdisciplinaire?

Traditionnellement, la définition la plus populaire est que l'urban design est l'interface entre l'urbanisme et l'architecture. En ce sens, il joue un rôle de médiation entre les deux grandes disciplines impliquées dans le domaine urbain, mais à différents niveaux et échelles.

Par ailleurs, l'architecture aborde directement la forme bâtie physique à l'échelle parcellaire, tandis que l'urbanisme gère des notions plus «abstraites» telles que le zonage, les fonctions, les réseaux de transport et l'économie. De ce fait, l'urban design se focalise sur la création d'espaces à travers les principes dictés par l'urbanisme et réalisé au travers du bâti architectural physique.

Si l'architecture est ce réfère à la création de bâti sur une parcelle et l'urbanisme la conception de grands principes, cette définition de l'urban design montre la notion de dualité entre architecture et urbanisme. Autrement dit cette définition est limitée et surtout limitante, ramenant l'urban design à la notion de d'architecture à grande échelle (Figure 2)

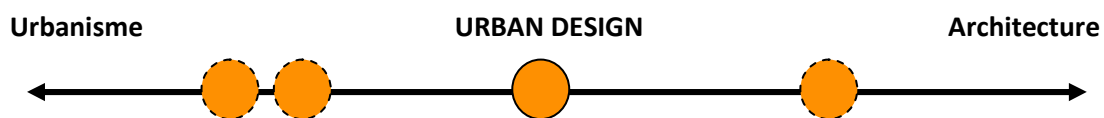


Figure 3 L'urban design comme l'interface entre urbanisme et architecture

Pourtant, c'est le rôle perçu par la plupart des acteurs du processus de développement urbain, et il n'est pas surprenant de le voir relégués au deuxième niveau dans de nombreuses situations de la vie réelle. Cette conception erronée de l'importance de l'urban design est due à un manque prise de conscience du public, les professionnels et même de l'éducation

Autres que l'urbanisme et l'architecture, il devrait être clair que d'autres disciplines apparemment indépendantes jouent aussi un rôle crucial dans l'étude et/ou de la création des villes. Paysagisme, communication, ingénierie des transports, mais aussi sociologie, économie, psychologie et même art et sciences humaines - sont quelques-uns des pôles qui ensemble façonnent l'environnement urbain. L'urban design peut constituer l'interface entre toutes les spécialités qui traitent de l'homme et l'environnement humain, tant objectives que subjectives.

Sans aucun doute l'urban design ne peut pas rester seul entre deux domaines que sont l'architecture et l'urbanisme. Il fait en partie le lien entre ces deux disciplines mais pas seulement. Parce que de nombreuses autres activités interviennent dans la conception, réalisation et gestion de l'environnement bâti, il se situe à l'interface des ces activités, se doit de dialoguer avec elles tout en gardant sa propre vocation.

### Définition retenue de l'urban design

Activité interdisciplinaire traitant de l'élaboration du cadre de vie physique urbain. Il est l'art de faire des lieux, principalement les espaces publics. Il comprend la façon dont les lieux fonctionnent et à quoi ils ressemblent. Il tend à ajouter des aspects sociaux, environnementaux et techniques à la dimension esthétique et visuelle des bâtiments et espaces.

### III - Rôles et défis de l'urban design

#### 1. Construire la ville: les perspectives des producteurs

S'il s'agit d'un changement structurel majeur dans tous les aspects des sociétés, quelle signification peut avoir l'urban design? Comment l'urban design peut influencer à ce niveau de changement? Pour répondre à cette question, nous devons situer l'urban design dans le contexte du processus de développement urbain, et de voir ce rôle qu'il joue, à quels problèmes il répond et quelles significations il porte (Madanipour, 1996). Le développement urbain est le processus qui transforme les villes, et constitue une partie essentielle de l'économie (Harvey, 1985a, b; Lefebvre, 1991). Comme l'urban design est un élément central du processus de développement urbain, nous pouvons commencer à voir le potentiel stratégique de place qui occupe l'urban design dans la ville de façonner l'avenir. Dans la mesure où les producteurs d'environnement bâti sont concernés, il y a au moins quatre domaines dans lesquels l'urban design apporte une contribution significative au processus de développement urbain: il apporte une valeur ajoutée, les formes du produit, coordonne le processus de production et contribue à la qualité marchande du produit. (Madanipour, 2006)

##### a. La valeur ajoutée de l'urban design

Les changements structurels dans l'économie, ont modifié la répartition du travail dans la construction des villes. Le milieu du 20<sup>ème</sup> siècle a vu un plus grand rôle de l'État dans la construction des villes, grâce à la rénovation urbaine et le développement du logement. La planification et la conception à l'échelle urbaine semblait être entièrement de la compétence du gouvernement. Cependant, puisque l'État a commencé à se retirer de la plupart de ses activités, de se replier dans un rôle de réglementation, le développement urbain est devenu essentiellement une tâche pour les échelles locales mais aussi le secteur privé. Les projets d'échelle urbaine entrepris nécessitent maintenant une conception à l'échelle urbaine.

Il y a eu des doutes quant à la rentabilité de l'aménagement urbain, que ce soit dans des améliorations au domaine public ou dans la gestion du développement urbain. De nombreux intervenants clés, cependant, semblent apprécier la valeur ajoutée de l'urban design dans le développement économique, social et environnemental (Carmona et al., 2002). Les promoteurs et investisseurs du secteur privé ont connu divers degrés d'intérêt dans l'urban design, en fonction de leur taille, la spécialisation et les conditions du marché. Traditionnellement, le volume de construction de logements a eu tendance à se concentrer sur les unités de logement plutôt que les questions urbaines, qu'ils ont considérée comme étant au-delà de leur compétence (Rowley, 1998). Les cycles économiques de court terme ont souvent empêché des vues à long terme, d'où le manque d'intérêt manifesté par les promoteurs et les investisseurs dans l'aménagement urbain (Département de l'environnement (DoE) et *Royal Institution of Chartered Surveyors* (RICS), 1996; Rowley, 1998). Toutefois, la période de croissance économique moderne a généré le niveau de confiance nécessaire à la planification à long terme et des investissements, rendant l'urbanisme non seulement souhaitable, mais également nécessaire.

L'urban design a également comblé une lacune professionnelle. Suite à l'échec de l'après-guerre, les plans de rénovation urbaine, les architectes et les planificateurs ont perdu tout intérêt pour imaginer la forme future de l'environnement urbain, créant un fossé professionnel devant être comblées. Il y avait un besoin pour un groupe de professionnels qui pourrait imaginer le futur de la ville par de



nouveaux moyens, au-delà du seul site, qui était la principale préoccupation de l'architecte, et à l'amour concret que les cartes à grande échelle et de schémas des planificateurs urbains et régionaux (Tibbalds, 1988).

## **b. Façonner le produit**

Toute activité de design produit des instructions pour la fabrication de quelque chose. Comme Kevin Lynch le définit, le design est : « la création ludique et l'évaluation stricte des formes possibles de la chose, y compris la manière dont elle doit être faite » (1981). Cela s'applique à la conception de la ville, où il y a un besoin pour un ensemble d'idées claires sur la façon dont l'espace doit être organisé, quelles formes il doit prendre et quelles fonctions il doit avoir. En tant que partie intégrante du processus de développement urbain, par conséquent, l'urban design façonne l'espace urbain. Il mobilise les domaines de la planification, le renouvellement et la croissance du marché du logement, la réouverture et le développement à usage mixte dans les centres urbains, ainsi que des considérations d'« habitabilité » dans les villes.

Ensemble, ils semblent constituer une vaste gamme de compétences nécessaire pour gérer le développement et les changements de tissu urbain. Après une première période où l'urban design était étroitement défini comme simplement traitant des apparences, il existe aujourd'hui une appréciation croissante de lui aussi, et surtout, s'occupe de l'organisation de l'espace urbain et les processus d'élaboration des villes. Cela est particulièrement évident en Grande Bretagne où le gouvernement a revu l'approche de la conception urbaine au cours des deux dernières décennies. La dernière réflexion de la part du gouvernement voit dans l'urban design « la manière dont les lieux fonctionnent ainsi que sur leur apparence » (*Office of the Deputy Prime Minister* (ODPM), 2005). L'urban design a donc été redéfini, à partir de questions simplement esthétiques devant être laissées aux seuls développeurs et concepteurs, à une définition beaucoup plus large, exigeant une participation du public.

## **c. Coordonner le processus de développement**

Sur la base d'un scénario pour l'avenir, la forme du produit, « les développeurs » sont alors capables de mobiliser un grand nombre d'acteurs, chacun ayant un rôle à jouer dans une séquence d'étapes, autour d'une série d'instructions claires. Le rôle de l'urban design devient un rôle de coordination. Il fournit une feuille de route qui relie les intentions initiales aux résultats finals, et offre une visualisation claire et tangible de ce résultat, autour de laquelle un processus complexe de production peut être organisé.

## **d. Commercialiser le projet**

L'intérêt dans l'urban design peut s'expliquer en partie par sa reconnaissance de la valeur économique du design dans une société d'abondance (Presse & Cooper, 2003). Le design est un signe de statut social et de bon goût esthétique, offrant une valeur ajoutée aux produits sur le marché qui portent une étiquette du concepteur. Les marques dans une variété de produits de consommation, de vêtements, de voitures et de destinations de vacances, est un phénomène majeur dans de nombreuses sociétés aujourd'hui. Dans la société de consommation de masse, c'est la manière dont les individus peuvent se distinguer du reste, se sentir bien dans leur peau par l'acquisition d'un statut aux yeux des autres. Dans une culture visuelle qui accorde une attention particulière à l'apparence

(Evans & Hall, 1999), le design fournit un argument de vente, notamment dans les classes aisées de la société qui peuvent se permettre d'acquérir des produits griffés au coût élevé, tels que les lieux de vie et de travail. À mesure que le marché devient plus sophistiqué en raison de l'augmentation des revenus disponibles et l'augmentation du niveau de vie, il est normal que les développeurs veuillent vouloir accorder plus d'attention aux souhaits du marché, qui inclut le design. Mais un meilleur design n'est pas seulement un signe de statut. Il aborde aussi la meilleure qualité de l'environnement bâti, dans la façon dont ses composantes sont bien réfléchies et leurs relations entre eux et avec le contexte urbain sont bien comprises.

## 2. Gérer la ville: les perspectives des régulateurs

Quant aux autorités publiques de ville, qu'il s'agisse d'acteurs locaux ou du marché mondial, ils sont tout autant concernés. Il est possible d'identifier au moins quatre domaines dans lesquels l'urban design a une importance: rendre la ville plus compétitive, contribuer à façonner l'avenir de la ville, gérer le changement et aider à développer une meilleure gouvernance.

### a. Rendre la ville plus compétitive

Dans la nouvelle économie du savoir, les villes ont trouvé une nouvelle importance en tant que nœuds de l'innovation et de la communication. C'est pourquoi, les villes sont en train de devenir le centre d'attention des décideurs, qui voient leur renaissance comme une condition nécessaire pour le développement économique et social (Urban Task Force, 1999, 2005). L'évolution du contexte de la ville a eu un impact profond sur la nature de son économie et la société, ainsi que sa politique. Dans l'économie mondialisée, où les ressources peuvent se déplacer avec facilité d'un endroit à l'autre, les villes sont censées agir comme des entreprises à la recherche de nouvelles opportunités d'affaires (Touraine, 1995). Elles sont en concurrence les unes avec les autres pour attirer les investissements, que ce soit par la délocalisation des entreprises ou par l'intermédiaire d'attirer les touristes et les investisseurs. Les autorités de la ville, donc, ne se trouvent que les gestionnaires de ces "entreprises", ce qui signifie, dans la logique de la gestion d'une entreprise, qu'elles sont engagées dans le développement de produits et le marketing. Dans la ville, cela se traduit par le développement des infrastructures et services nécessaires et la promotion de la ville.

D'une part, le processus de libéralisation économique et de décentralisation a enlevé beaucoup à la capacité de l'État à façonner directement les localités, comme la production de l'espace est essentiellement du ressort des pouvoirs locaux. Ainsi, l'échelle locale et régionale a trouvé un rôle plus important dans la gouvernance des régions urbaines. Nouvelles gouvernances à différents niveaux et avec différentes portées ont créé un paysage fragmenté de la prise de décision, qui détermine les nouvelles conditions de vie dans les zones urbaines.

D'autre part, la mondialisation a ouvert le marché à la concurrence venant d'ailleurs, ce qui signifie que les acteurs locaux et régionaux ne contrôlent pas tout. Ils attendent donc l'État de leur apporter son soutien sur le marché mondial par la promotion de la localité, en investissant dans l'infrastructure et en essayant de changer l'image du territoire.

Le rôle promotionnel des acteurs de la ville consiste à placer leur cité sur le plan international comme une destination de choix pour les investisseurs, rôle du marketing urbain (Ashworth & Voogd, 1990; Smyth, 1994). La promotion des villes se fait à travers des tentatives de re-imagerie de la ville, de nombreuses villes tentent de changer l'image du déclin industriel vers une nouvelle dynamique. En mettant en valeur leur patrimoine historique, ainsi que leurs toute nouvelles

infrastructures, ils espèrent donner une autre image qui s'adresse à un large éventail de nouveaux résidents, visiteurs et investisseurs potentiel. L'un des rôles de l'urban design a été d'aider les acteurs urbains pour entreprendre cette nouvelle imagerie. Soit en employant des concepteurs de renom, soit en mettant l'accent sur des projets phares et des initiatives médiatiques, les villes ont essayé pour signaler le changement de leurs conditions et de leurs intentions de développement futur. Dans un contexte de concurrence spatiale mondiale, le design est devenu un moyen de se distinguer des autres, un moyen de différenciation des produits. La médiatisation de ces projets peut changer l'image internationale d'un territoire, ce qui est l'une des principales attentes des autorités urbaines quand ils emploient des célèbres concepteurs.

Le marketing urbain fournit non seulement un avantage concurrentiel à l'échelle mondiale mais il permet également des avantages concurrentiels locaux, avec les villes voisines et les banlieues, notamment à travers les centres commerciaux et les parcs d'activités (Warnaby & Medway, 2004). Comme les villes sont à la recherche d'une nouvelle base économique, notamment avec les secteurs du commerce de détail ou de loisirs, elles développent ces secteurs par la régénération urbaine (Julier, 2005). Pour rivaliser avec les centres commerciaux des zones périphériques, les centres-villes ont recréé des zones piétonnes à vocation commerciale, se sont engagés dans l'amélioration de l'environnement, et le contrôle de la circulation des automobiles. Une nouvelle économie urbaine exige un nouveau milieu physique pour s'adapter, d'où le rôle de l'urban design pour assurer cette transition.

Le développement du produit a pris la forme de la création de nouvelles infrastructures publiques, que ce soit par le développement de nouveaux réseaux de transport ou de l'amélioration des espaces publics. En utilisant l'art et le développement de l'industrie culturelle, des infrastructures physiques et culturelles sont construites pour aider à faire de la ville un lieu plus attrayant pour vivre et travailler. L'urban design est un moteur majeur du développement de ces infrastructures qui créent à la fois une dimension symbolique et pratique pour le changement urbain.

Ceci est toutefois un processus contesté, puisque le développement de produits et la promotion nécessitent de cibler les ressources, en privilégiant certains secteurs, images et utilisateurs plutôt que d'autres. Le rôle de l'autorité publique devient de plus en plus partisans que précédemment, mais moins en mesure de démontrer sa préoccupation pour tous les membres de sa circonscription. À l'instar de la relation entre le conseil et les actionnaires dans les entreprises privées, ce sont les actionnaires qui détiennent plus grand plus de voix. Supprimer les images et les traces du passé industriel et traiter les conséquences du processus de transition économique semble être particulièrement difficile, plaçant les villes en concurrence incessante.

## **b. Façonner l'avenir**

Les territoires sont sous pression pour développer leur distinction locale, tant culturelle qu'économique. Les localités ont besoin de montrer comment ils peuvent entrer en concurrence avec d'autres régions pour attirer les investissements et l'attention, tout en étant des lieux où la population locale peut s'identifier. Plus qu'à tout autre moment de l'histoire, par conséquent, les territoires doivent soigneusement mettre au point des directions pour leur croissance future. Par la promotion de la fierté civique, les populations locales sont encouragées à maintenir des liens affectifs avec leur environnement, plutôt que de l'abandonner ou le détériorer. Les autorités locales peuvent alors justifier leur rôle si les villes sont des « entreprises viables », plutôt qu'en déclin.

Ces visions à long terme sont importantes en ce sens qu'ils peuvent assurer un degré de contrôle sur ce que sont souvent ressentis comme des forces incontrôlables. Les gouvernements l'ont bien compris en demandant la mise en place de documents clés de politique de planification. En France comme dans d'autres pays, les collectivités se doivent de définir une vision claire pour le futur schéma de développement, grâce en France au Plan Local d'Urbanisme (PLU) ou au Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), et en Grande Bretagne avec le *Planning Policy Statements* (PPSs).

Dans le passé, la planification globale a été utilisée pour préparer et gérer tout changement possible, mais il est devenu de plus en plus clair que la prévision et de contrôle de toutes les forces à long terme est impossible et surtout inadapté. Ces documents sont maintenant utilisées pour les localités de définir quel genre de «souplesse» future ils souhaitent sans être trop rigide pour ne pas manquer de nouvelles opportunités pour leur développement futur. Comme les entreprises qui sont encouragées à élaborer un énoncé de mission qui concerne la façon dont une société exerce ses activités et qui peut être communiqué clairement au monde extérieur, ainsi qu'à ses employés ; de la même manière, des villes et territoires en développement ont le devoir de clarifier leur rôle dans le contexte concurrentiel de plus en plus interdépendant et global. Il devient cependant important de reconnaître que les orientations doivent être ancrées dans des situations concrètes, réunissant les potentiels sociaux, économiques et répondant aux mutations technologiques et aux défis de la mondialisation. Ces réflexions sont souvent synonymes d'attention portée à la dimension spatiale du projet. Le rôle de l'urban design est d'ajouter la dimension physique et esthétique aux orientations et intentions politiques générales. Il offre la possibilité d'imaginer à quoi l'avenir pourrait ressembler.

### **c. Gérer le changement**

La question qui se pose est de savoir si l'urban design est considéré comme un projet de fond ou comme un projet de forme, un joli emballage. L'acceptation par le public pourrait être assurée par l'assurance que le projet est traité par les «experts», c'est-à-dire les concepteurs, ou que le design est un dispositif esthétique permettant de faire un développement admissible. Dans les deux sens, il semble que le design est un outil « convivial » pour le développement que les autorités utilisent pour tenter de réduire les tensions entre valeur d'échange et valeur d'usage, entre développement et conservation, entre l'économie et la société.

La méthode traditionnelle de production de l'espace a été régulée à travers le système de planification. Ce système, cependant, a été sous la pression de deux fronts. Sur le plan économique, la libéralisation économique a exercé des pressions sur la refonte du système de planification précédent. L'urban design a été une partie d'un mouvement plus large en vue de la création d'un document de planification offrant un degré de certitude pour le marché, tout en limitant l'intervention de l'État dans l'économie. Le système de planification a aussi été sous la pression de l'aspect social, d'adopter une approche prenant d'avantage en compte la dimension sociale, de faire preuve de plus de sensibilité face aux besoins des communautés locales, et de prendre soin de l'environnement. Cette pression a également été une caractéristique du système de planification depuis l'échec de l'après-guerre en réaménagement urbain régimes. En conséquence, le développement durable a été adopté comme principe de base qui sous-tend la planification de la plupart des pays européens, dans lesquels les besoins de développement économique doivent être équilibrés par la cohésion sociale et la protection de l'environnement. L'urban design a mis l'accent sur les espaces publics et la durabilité de l'environnement, vu comme une réponse à certaines de ces

exigences. Dans les sociétés fragmentées et polarisées, le rôle de l'espace public peut être significatif dans la promotion de l'intégration sociale et la tolérance (Madanipour, 2003).

La gestion du développement urbain est donc passé d'une planification globale à long terme à une planification fournissant un cadre de réglementation pour les projets à durée déterminée. L'urban design a été considéré au départ comme le véhicule approprié pour un tel changement, car il fournissait le cadre nécessaire pour un projet. Le système de planification a été modifiée afin de montrer plus de souplesse en vue du développement urbain, et plus de sensibilité à l'égard de l'urban design. L'urban design a tout d'abord été considéré comme une zone marginale de la gestion urbaine, simplement intéressé par l'aspect des lieux. Toutefois, le nombre et la taille des projets augmentant, leur durée s'allongeant, les collectivités ont réalisé l'importance d'intégrer l'urban design dans ces projets. Comme le nombre de parties prenantes dans la gouvernance des régions urbaines s'est multiplié, l'accent à la fois au niveau stratégique et au niveau local s'est déplacé à produire des visions qui peuvent façonner l'avenir de la localité. L'urban design a donc été adopté dans le cadre du processus de planification, comme en témoigne l'évolution de la documentation et des conseils auprès de l'administration centrale et l'évolution des attitudes des gouvernements locaux. Il ya eu un changement dans le système de planification, pour devenir des plans plus adaptés, plus prospectif et visionnaire, et plus intéressés par les qualités de lieux, de toutes les fonctions qu'il partage avec l'aménagement urbain. Comme il ya eu pression sur la planification à devenir plus innovatrices et favorables au développement, il est devenu plus proche de l'esthétique urbaine.

Selon la politique de planification nationale du Royaume-Uni: «Une bonne planification est un processus positif et dynamique, qui fonctionne dans l'intérêt du public grâce à un système de plan de préparation et de contrôle sur le développement et l'utilisation de la terre » (Office of the Deputy Prime Minister (ODPM), 2005, p. 22). « Un bon design (...) assure une utilisation attractive, durable et adaptable des lieux et est un élément clé dans la réalisation du développement durable » (p. 33). Les deux sont si proches que: «Un bon design est indissociable d'une bonne planification» (p. 33).

#### **d. Contribuer à la bonne gouvernance**

Dans les économies libéralisées, les autorités municipales sont censées se retirer de vastes intervention dans l'économie, et de limiter leurs activités au soutien et à la réglementation. Cela a créé une fragmentation de l'autorité, par lequel beaucoup plus d'acteurs sont engagés dans la formation de l'économie politique des régions urbaines. Bien que cela a produit une certaine flexibilité pour le marché, elle a généré le besoin d'une certaine forme de gestion qui peuvent permettre un fonctionnement efficace du marché et de garantir la réalisation d'une meilleure qualité de vie pour les citoyens (Sellers, 2002).

Ce changement dans la gouvernance globale, d'un Etat puissant à un groupe d'intervenants, a eu de profonds effets sur la gestion des régions urbaines (Madanipour, 2001). De nouveaux mécanismes sont nécessaires pour s'assurer que ces divers intervenants peuvent travailler ensemble de manière efficace et efficiente. La taille et la complexité des pouvoirs publics, qui sont sous-divisées en fonctions et les secteurs, ont également créé une diversité d'acteurs publics avec les diverses directions. L'urban design est un outil efficace de développement axée sur des visions spatiales et des stratégies qui peuvent être utilisées comme des instruments de la bonne gouvernance, qui rassemblent un large éventail de partis et de leur permettre de s'accorder sur un programme commun d'action et d'agir à l'unisson. Cela encourage la collaboration des diverses autorités publiques et privées, les organismes bénévoles et communautaires.

### 3. Vivre dans la ville: les perspectives des utilisateurs

Dans la littérature sur l'urban design, c'est souvent l'utilisateur qui est au centre de l'attention, plutôt que le producteur ou l'organisme de réglementation. Mais nous avons vu que ces deux groupes ont de bonnes raisons d'être en faveur de l'urban design. Nous avons vu comment l'aménagement urbain peut contribuer à la valeur d'échange d'un lieu. Est-ce que l'urban design peut avoir une contribution égale à sa valeur d'usage? Quelles sont les raisons pour les utilisateurs de l'environnement bâti à accorder une attention à l'esthétique urbaine? Il est possible d'argumenter que la plupart des utilisateurs ne sont même pas au courant d'une zone d'activité appelé urban design, ils voudraient toutefois en savoir plus sur les lieux et leurs qualités.

Ces qualités peuvent être résumées, en suivant Vitruve, à comment un endroit se construit, comment il fonctionne et à quoi il ressemble. Ces catégories sont très vastes et peuvent contenir un large éventail de sous-catégories. En particulier, les deux domaines de la fonction et de l'apparence, qui correspondent aux pratiques et aux valeurs symboliques d'un lieu, sont les domaines où l'importance de l'urban design peut être observée.

#### a. Améliorer la façon dont le lieu fonctionne

Le point essentiel dans l'analyse des utilisateurs est leur diversité, et les différents contextes dans lesquels ils sont intégrés (Bourdieu, 2000). En fonction de leur puissance économique, leur caractéristique sociale et de leur influence politique, les utilisateurs de l'environnement bâti sont très variables, et ne peuvent donc être considérés comme ayant un seul intérêt pour l'urban design et le milieu urbain. L'âge, le sexe, l'origine ethnique, le revenu, le style de vie, l'éducation et la santé sont quelques-unes des lignes qui séparent les individus les uns des autres, caractéristiques qui diversifient leurs relations avec l'espace urbain. En tant que telle, l'urban design et ses rôles sont contestés dans le sens que dans une société stratifiées, la réussite ou l'échec de l'aménagement urbain et son développement dépend dans quelle mesure ils sont en mesure de croiser les diverses demandes et répondre aux besoins de la plus grandes parties de leurs utilisateurs.

L'urban design peut changer l'organisation spatiale de la ville, et, par conséquent, comment elle fonctionne. Là où les populations urbaines sont devenues plus riches, elles ont exigé l'amélioration de la qualité des lieux. L'amélioration des schémas urbains est en partie une réponse à cette demande, et, en partie, relève le défi de la restructuration de l'espace urbain pour s'adapter à la restructuration de l'économie, la création d'espaces urbains qui sont propres à une nouvelle société urbaine. Les espaces urbains sont des lieux polyvalents, et plus ils répondent à ces diverses fins, plus ils ont tendent à être réussis. L'urban design a été l'articulation et la promotion de places à usages mixtes et piétons, qui sont parmi les éléments essentiels du succès des lieux urbains (Tibbalds, 1992). Un point plus important a été la mise à disposition de lieux accessibles, à la fois physiquement et socialement.

Comme les nouvelles technologies et les nouvelles formes de vie et de travail se sont propagées dans le monde entier, les villes se sont transformées pour prendre en compte ces changements. Celles dans les pays industrialisés, qui avait l'habitude de vivre selon des modes de travail et de vie industriel, et ceux du reste du monde, qui avait l'habitude de vivre selon des habitudes imposées par l'activité agricole, sont sous la pression de s'adapter aux nouveaux modes de vie imposées par la nouvelle économie mondiale. Il s'agit notamment de réduire la rigidité des horaires de travail, ainsi

que la durée du travail. La polarisation sociale et la fragmentation qui sont causées par la restructuration économique présente de sérieux défis pour tous les domaines de la vie urbaine.

Le défi de surmonter la fragmentation est particulièrement évident dans le domaine social, où la libéralisation économique a coïncidé avec la polarisation sociale et de l'exclusion (Madanipour, 2003). Socialement concerné l'aménagement urbain est un des moyens de réaliser ce processus, en encourageant les environnements accessibles et intégrés pour beaucoup, plutôt que l'exclusivité des lieux pour quelques-uns. Il existe des tendances en urban design qui favorisent encore la ségrégation sociale, plutôt que d'intégration, comme l'illustre la gentrification. Une grande partie de l'urban design, cependant, en dépit de son association étroite avec les réalités du marché de l'aménagement urbain, se concentre sur la création et l'amélioration des nœuds d'interaction sociale, qui peuvent être considérées comme contribuant à un espace urbain, en révélant que l'urban design est enraciné dans la tradition utopique et réformiste des deux derniers siècles.

Pendant les changements structurels de l'économie, l'espace public a souffert de négligence et de détérioration. Les organisations publiques se sont concentrées sur des tâches fonctionnelles, tandis que les concepteurs et promoteurs du secteur privé se sont focalisés sur des sites particuliers, ne montrant aucun intérêt dans l'espace urbain, étant alors à la fois l'espace de tous et de personne. Le « nouveau » urban design milite pour l'établissement des connexions entre ce qui semblent être pas moins que des fragments d'espaces non reliés.

La nécessité d'incorporer les principes de la prise de décision démocratique, pour développer des visions communes des territoires et pour améliorer la qualité de vie peut être abordée de diverses manières. Développer les espaces publics est l'un des importants moyens dont disposent les citoyens pour porter ces domaines de préoccupation ensemble. Comme les espaces publics sont les plus susceptibles d'être partagés par un grand nombre de personnes et sont les nœuds très visibles des villes, ils peuvent être le lieu privilégié des projets et actions des citoyens, si le processus de participation et d'action leur est ouvert (Madanipour, 2003). Cependant il y a toujours un danger pour les projets phares d'être détournée par certains hommes politiques, qui les voient comme un signe visible de leurs réalisations et donc d'une manière pour prolonger leur période au pouvoir. Dans ces cas-là, où un projet de ce type devient un projet favori d'un politicien, ce processus peut être préjudiciable à la bonne gouvernance.

D'importants programmes tels que les travaux sur les principaux espaces publics de la ville, ont le potentiel de contribuer au développement d'une coalition stratégique entre un large éventail d'acteurs, d'où l'élargissement de la sphère de prise de décision et d'aider les citoyens à développer un sentiment de propriété et de contrôle. Pieterse & Julsen (1999) identifient cela comme un important domaine de la gouvernance, où, par exemple, les questions de l'espace urbain peuvent être liées à des questions socio-économiques. Comme Jacobs & Appleyard (1987) argumente, l'urban design peut contribuer à la viabilité, l'identité et le contrôle, à l'accès aux opportunités, l'imagination et la joie, à l'authenticité et sens, et à l'environnement pour tous. Des environnements urbains mieux conçus permettent par conséquent d'améliorer la qualité de vie de plus de citoyens, d'offrir un plus large éventail de possibilités et de choix, ajoutez du confort et de l'habitabilité, et d'encourager l'échange culturel et l'intégration sociale. Dans le même temps, il y a toujours un risque que, au nom de la qualité de l'environnement, la société civile est ignorée des solutions qui favorisent le développement économique. En outre, les investissements pourraient bénéficier les personnes aisées, et l'environnement urbain pourrait être d'exclusion, plutôt que de la promotion de la tolérance et de l'intégration (Sharp et al., 2005).



## **b. Renforcer la valeur symbolique du lieu**

L'apparence d'un lieu peut agir comme un ensemble de signes, avec une signification psychologique et sociale. Ces signes et symboles peuvent fournir un plaisir esthétique pour les individus et les groupes, et, comme tel, s'il est bien conçu, l'environnement urbain peut contribuer positivement au bien-être psychologique d'une société. Dans les sociétés modernes, l'expérience esthétique est de plus en plus importante. Un problème, cependant, une focalisation trop importante sur l'aspect, qui peut se détacher de sa substance, dans la mesure où esthétisation de la vie de tous les jours est associé à une culture de la consommation. L'urban design peut se réduire à l'emballage pour l'environnement urbain, utilisé comme un objet de consommation comme les autres. L'affluence et le consumérisme ont inondé le marché avec des choix sans fin, et donc toute l'activité de conception qui traite de l'apparence est en permanence contestée.

Les apparences peuvent aussi agir comme un moyen de communication entre les membres d'une société en fournissant une signification sociale et une expérience commune. Historiquement, les espaces urbains ont porté une valeur symbolique pour les citoyens, dans les cérémonies et fêtes, ainsi que dans les protestations et les conflits. Des lieux et monuments ont été utilisés comme symboles de l'identité collective, ou comme marqueurs pour la circulation dans la ville. Vivre dans un environnement conçu peut fournir un statut symbolique, mais le développement urbain affecte tous les groupes sociaux, et donc un bon design doit être accessible à tous, plutôt qu'à quelques-uns.

Une grande partie de l'avenir des villes dépend de la façon dont elles sont gérées. La gestion de la ville, cependant, a pendant trop longtemps mis l'accent sur la résolution des problèmes par le biais d'exercices techniques et de procédures bureaucratiques, sans toute l'attention voulue à l'implication et la participation du public. Même lorsque les orientations sont mises au point pour l'avenir d'un lieu, ils ont tendance à être des variations sur les tendances mondiales, plutôt que d'établir des distinctions locales, et imposée par le haut, plutôt que d'être décidé en concertation avec la population. En ouvrant le processus de prise de décision à un plus grand nombre de participants, une ville peut à la fois à faire face à ses problèmes et développer des atouts physiques et sociaux pour l'avenir de la ville.

Dans le contexte de fragmentation et de dispersion spatiale des villes, un lieu ou une activité physique qui peut attirer un large éventail de gens et peut les loger dans un même lieu peut avoir un effet positif sur l'intégration sociale. Si un lieu trouve un sens symbolique partagée par un grand nombre de personnes, il a le potentiel pour devenir un pôle d'identité locale. Dans la période moderniste, les villes du monde entier ont commencé à construire les mêmes formes, mêmes infrastructures commerciales et les mêmes modèles d'apparence et de vie urbaine. Peut être bien accueilli par certains, mais la menace principale est l'élimination des différences locales et régionales. Alors que toutes institutions sociales locales peuvent renforcer le caractère distinctif, la configuration de l'espace urbain, et notamment les lieux publics qui sont utilisés par un grand nombre de citoyens, peuvent apporter une contribution importante.



## 4. Les défis de l'urban design

Nous avons vu comment l'urban design peut généralement donner un sens pour une grande partie des trois grands groupes de producteurs, les régulateurs et les utilisateurs de l'environnement bâti. Cependant il existe des tensions sérieuses et des défis importants liés à l'urban design. Une des caractéristiques des changements structurels dans la société a été la turbulence dans les rôles et relations des institutions. Le retrait de l'Etat de toute une série d'activités a créé un espace à remplir par une multitude de nouveaux acteurs.

Comme toute autre transformation structurelle d'un système, il apparaît le besoin d'adopter de nouvelles mesures. Une gamme de réponses est apparue. L'urban design a été une réponse, sous la forme de campagne pour l'établissement de connexions (entre les éléments de l'environnement bâti, des différents défis urbains mais aussi entre acteurs), et en prônant une intégration socialement et écologiquement responsables des formes urbaines.

## IV - L'élément clé de l'urban design : la qualité visuelle et esthétique

La plupart des villes et groupements intercommunaux anglo-saxons se dotent d'*Urban Design Guide*, documents qui énoncent les principes d'urban design permettant la production de projets sensés et bien conçus. Pour aider à la rédaction de ce document, la commission de l'architecture et de l'environnement bâti du *Department of the Environment, Transport and the Regions* d'Angleterre a établi un « guide de bonnes pratiques » référençant les outils dont disposent les autorités locales pour mener au mieux leurs projets d'urban design. C'est sur ce guide que se base la partie suivante, montrant que la qualité visuelle et esthétique est un élément clé de l'urban design.

### 1. Objectifs de l'urban design

<b>Caractère</b> <i>Un lieu avec sa propre identité</i>	Pour promouvoir le caractère du paysage urbain en répondant et renforçant le schéma de développement, paysages et culture locaux distinctifs.
<b>Continuité</b> <i>Un lieu où espace public et privé sont clairement distingués</i>	Pour promouvoir la continuité des façades et l'enceinte de l'espace à travers un développement qui définit clairement espace public et privé.
<b>Qualité de l'espace public</b> <i>Un lieu avec des espaces extérieurs attractifs et réussis</i>	Pour promouvoir les espaces publics attrayants, sûrs, épurés et travailler efficacement pour tous dans la société, y compris les handicapés et les personnes âgées.
<b>Facilité de déplacement</b> <i>Un lieu facile à rejoindre et à traverser</i>	Afin de promouvoir l'accessibilité et la « perméabilité » en faisant des lieux reliés les uns avec les autres et faciles à traverser. Et donner la priorité aux personnes plutôt qu'au trafic.
<b>Lisibilité</b> <i>Un lieu qui a une image claire et qu'il est facile de comprendre</i>	Pour promouvoir le développement par le biais de la lisibilité qui fournit des voies reconnaissables, des intersections et points de repère pour aider les gens à trouver leur chemin.
<b>Adaptabilité</b> <i>Un lieu qui peut changer facilement</i>	Pour promouvoir la capacité d'adaptation grâce à un développement qui peut répondre à l'évolution sociale, technologique et économique.
<b>Diversité</b> <i>Un lieu avec de la variété et du choix</i>	Pour promouvoir la diversité et le choix au moyen d'une combinaison de développements compatibles et des usages qui fonctionnent pour créer des endroits viables qui répondent aux besoins locaux.

## 2. Éléments d'urban design

### a. Caractère : Un lieu avec sa propre identité

Les caractéristiques d'un lieu contribuent à son caractère particulier et son identité. Il s'agit notamment de paysages, les traditions et les matériaux de construction, les modes de vie locaux, et d'autres facteurs qui rendent un endroit différent d'un autre. Les meilleurs lieux sont mémorables, avec un caractère que les gens peuvent facilement apprécier.

Beaucoup des lieux qui nous semblent aujourd'hui comme étant agréablement distinctif ont été conçus en réponse à des circonstances locales. Lorsqu'un tel caractère distinctif est ignoré, un nouveau développement reflète peut-être seulement les politiques de marketing, les pratiques et produits standards de l'industrie de la construction, ou la dernière mode chez les professionnels de la conception. Un projet qui répond à la sensibilité du site et de son cadre, en revanche, est susceptible de créer un lieu qui est valorisé et agréable à l'œil.

Concevoir des caractères locaux implique la réconciliation créative des pratiques locales, d'une part, avec les dernières technologies, les types de bâtiments et besoins, d'autre part. Où il n'existe pas d'importantes traditions locales, le défi de créer un lieu distinctif sera d'autant plus grand. Il n'y a aucune raison pour que caractère et innovation n'aillent pas aller de pair. Les nouveaux et les anciens bâtiments peuvent coexister efficacement, si la conception de la nouvelle est une réponse aux objectifs de l'urban design.

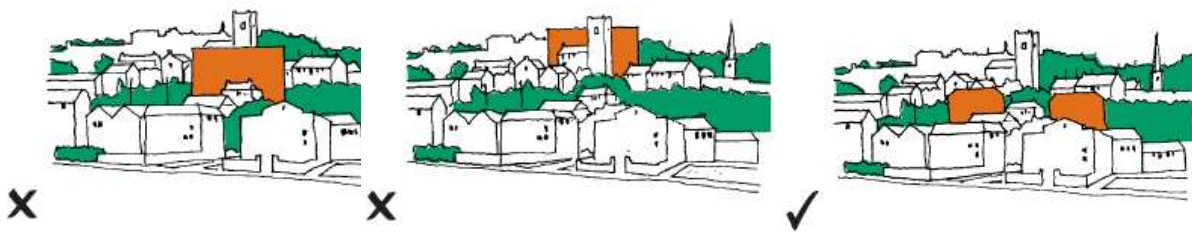
#### Principes généraux:

- Considérer la forme du site et son caractère lors d'un nouveau projet
- Respecter la configuration actuelle des bâtiments, des rues et des espaces permet de garantir que les bâtiments adjacents sont liés, les rues sont connectés et les espaces complémentaires.



*Photo 5 Les docks de Londres : les bâtiments modernes intégrés dans l'environnement bâti ancien*

- Intégrer le projet dans son paysage permet de réduire son impact sur son environnement et renforce son la distinction locale.



Le paysage urbain est susceptible d'être obscurci par des bâtiments hauts devant des bâtiments existants ou d'avoir leur silhouette gâchée par des hauts bâtiments derrière eux.

- Respecter la configuration actuelle de l'environnement bâti aide à renforcer le sentiment d'appartenance.
- L'utilisation de matériaux et de méthode de construction locaux est un facteur important dans le renforcement de caractères locaux.

### **b. Continuité : Un lieu où espace public et privé sont clairement distingués**

L'urban design est souvent une question de l'adoption de bonnes manières, en reconnaissant que chaque bâtiment fait partie d'un ensemble plus vaste. Trop de lieux ont été anéantis par le développement qui, même si sa conception considérée isolément est remarquable, ne tient pas compte de la structure urbaine locale et crée un espace détaché du reste qui ne contribuent en rien à la vie urbaine.

Un espace urbain réussi (y compris l'espace de la rue) est défini et délimitée par des bâtiments, des structures et des paysages. La relation entre les bâtiments dans une rue et la relation entre les bâtiments et la rue, sont une des clés de la réussite.

### **c. Qualité de l'espace public – Un lieu avec des espaces extérieurs attractifs et réussis**

Le succès de l'espace publique dépend de l'arrangement de son pavage, des plantations, de l'éclairage, de son orientation, sa signalisation et son mobilier urbain. Le domaine public est composé d'espaces utilisables par tous, cela peut inclure des rues, les parcs, squares, les arcades et les bâtiments publics, de propriété publique ou privée.

L'espace public est valorisé par les développements conçu pour accueillir un large éventail de personnes, et par une gestion créative.

#### Principes généraux :

- Une place réussie à un système de d'espaces verts et ouverts qui respectent les caractéristiques locales et qui est accessible.
- Un espace public bien conçu dialogue avec les bâtiments l'entourant.
- La conception des espaces publics doit prendre en compte les conditions climatiques locales.
- L'intégration de l'art dans l'espace public (à travers le mobilier urbain par exemple) permet de donner une identité et d'améliorer le « sens du lieu ».

#### **d. Facilité de déplacement – Un lieu facile à rejoindre et à traverser**

La commodité, la sécurité et le confort avec lesquels les gens vont aller et passer à travers les bâtiments, espaces détermine la réussite du lieu. Les rues ne sont plus que de simples voies de circulation pour les véhicules, et devrait offrir un environnement sûr et attrayant pour tous.

##### Principes généraux :

- Un espace bien conçu possède un réseau de places et de routes connectées, pour les piétons, cyclistes et véhicules.
- Le réseau viaire doit refléter des qualités esthétiques et pas seulement des considérations liées au trafic.
- La façon de concevoir le lieu doit encourager une réduction des vitesses de circulation.
- La trame et la densité de développement peut aider à améliorer l'accessibilité aux transports publics.
- L'intégration de pôles d'échange, de nœuds intermodaux permettent l'utilisation accrue des transports publics, et un mouvement facilité entre les différents modes de déplacement.

#### **e. Lisibilité – Un lieu qui a une image claire et qu'il est facile de comprendre**

Les points de repères, les passerelles et les points de convergence aident les gens à trouver leur chemin. Les perspectives visuelles créées des liens entre les lieux. Les plantations peuvent souligner les itinéraires piétons. Des itinéraires et des destinations visibles, contribuent à la sureté d'un lieu. Des lieux où la forme, l'agencement et la signalétique les rendre faciles à comprendre sont susceptibles à la fois de bien fonctionner et d'être agréable à vivre ou à se rendre.

##### Principes généraux:

- Un développement qui est placé de manière à renforcer les points de vue et perspectives, et en créer de nouveaux, peut aider les gens à s'orienter
- La conception, la position et la fonction des bâtiments peuvent renforcer l'identité et le caractère des routes et des espaces qu'ils desservent.
- La lisibilité d'une zone peut être améliorée à travers les matériaux détaillés et de qualité.



**Photo 6 Un élément marquant vaut plusieurs indicateurs (Victoria Square, Birmingham)**

## **f. Adaptabilité – Un lieu qui peut changer facilement**

Les lieux les plus réussis ont prospéré dans des circonstances changeantes. Afin d'éviter les traumatismes liés la destruction à grande échelle ou les réaménagements complets, le lieu doit être conçu de manière à s'adapter à toutes les échelles : les villes dans leur ensemble doivent pouvoir s'adapter aux fluctuations de l'économie, la demande de logements, et de l'âge des bâtiments et des infrastructures.

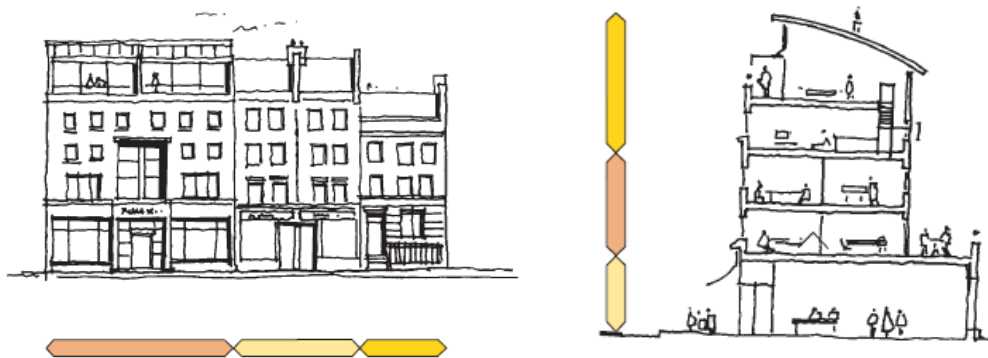
### Principes généraux:

- Des constructions simples et robustes, pas strictement destinés à un usage particulier permettent une plus grande variété d'utilisation possible dans l'avenir.
- Des projets qui durent dans le temps ont une conception et un agencement flexible.
- Les espaces publics doivent pouvoir être utilisés pour différentes activités.

## **g. Diversité – Un lieu avec de la variété et du choix**

Le mélange des usages (que ce soit à l'intérieur d'un bâtiment, une rue d'un quartier) peut aider à déterminer comment est bien utilisé un lieu, et quelles activités économiques et sociales il pourra supporter.

Un mélange d'usages peut être adapté à diverses échelles. L'utilisation mixte peut tirer le meilleur parti des possibilités de densité plus forte et lors de densité des populations accrue, elle peut fournir le type d'environnement qui correspond aux besoins de toutes les catégories de population.



**Figure 4 La mixité des usages, au sein d'une rue ou d'un bâtiment**

### Principes généraux:

- La création d'une mixité d'usage peut attirer des gens pour travailler, vivre et se recréer dans le même lieu.
- La diversité dans l'agencement, les formes et l'usage peut créer des environnements résidentiels et de travail réussis.

# Le Projet Urbain

L'urban design à la française ?



## I - Projet Urbain et composition urbaine

A premier abord, le concept d'urban design s'apparenterait à celui de composition urbaine, d'ailleurs dans de nombreux ouvrages il est traduit comme tel. En effet au vue de ses origines, les personnes qui ont marqué son émergence et son développement (Camillo Sitte, Kevin Lynch, Jane Jacobs...) ainsi que de ses principes, ont pourrait être tenté de traduire *urban design* par *composition urbaine*. Afin d'établir une comparaison entre villes anglo saxonnes et villes françaises, il est nécessaire de voir à quel domaine de l'aménagement français le terme d'urban design s'apparente.

Tout d'abord, selon Pierre Merlin et Françoise Choay (2003, p.203), la composition urbaine désigne une :

*« Expression entrée en usage au XIXe siècle pour designer la figuration tridimensionnelle d'une ville entière, ou d'une partie de ville, conçue et dessinée de façon suffisamment précise pour permettre la construction, et correspondant à une implantation sur un site réel ou décrit comme tel, compte tenu de ses accidents et de ces particularités. »*

La composition urbaine dérive de l'art urbain, né à la Renaissance et définit comme « *un savoir et une pratique relativement anciens, distincts de l'urbanisme et de l'architecture, qui permettent de donner une forme à la ville. C'est l'art de dessiner un espace ouvert comme on projette un ensemble d'architecture* » (B. Huet, 1992), ce qui confère à la composition urbaine sa dimension esthétique.

La première différence à noter avec l'urban design est que les projets de composition urbaine étaient essentiellement des projets à l'échelle de villes entières, comme par exemple *Une cité industrielle* de Tony Garnier (1899-1901) ou *Les cités jardins* de Ebenezer Howard (1899).

Vers 1910, l'urbanisme apparait, alors que « *la composition urbaine, qui se rapproche alors plus d'un travail de mise en image d'un traité architectural que de la conception de l'espace urbain, va progressivement entreprendre son déclin* » (D. Duveau, 1994). Comme le confirme Pierre Merlin et Françoise Choay, « *dans le monde de l'après guerre, le rêve et l'imaginaire ont cessé d'inspirer la composition urbaine qui a ainsi perdu son ancienne autorité* » (2003, P. 204). Or c'est à cette période, après la seconde guerre mondiale, que le concept de design urbain apparait en Angleterre et aux Etats Unis. Cependant aujourd'hui « *l'expression « composition urbaine » est parfois employée pour définir la démarche née à la Renaissance, avec l'art urbain. Il s'agit alors pour le critique moderne, de souligner le souci esthétique des architectes dans leur organisation du paysage urbain.* » (P. Merlin et F. Choay, 2003, p. 204). L'*urban design* est aujourd'hui principalement traduit par composition urbaine du fait de cette dimension esthétique qu'ils ont en commun, hérité de l'art urbain.

### 1. De la composition urbaine au projet urbain

Au cours des deux dernières décennies, le terme « projet urbain » s'est substitué à celui de « composition urbaine » et il a pris une importance croissante dans les processus d'aménagement du territoire. Plus qu'une simple histoire de mot, ce glissement sémantique révèle un changement historique, politique et technique de l'urbanisme comme discipline. Cette substitution apparait comme une réponse logique aux bouleversements qui affectent les pratiques des acteurs de la ville tout comme les attentes des citoyens.



Face à ces nouveaux enjeux, comment peut-on définir les pratiques professionnelles? Comment peuvent se situer les sciences sociales ? Que peuvent-elles apporter tant au sein de processus de conception profondément transformés qu'en tant qu'outils réflexifs et critiques?

La notion de projet urbain intègre des dimensions temporelles, spatiales, territoriales, mais aussi des implications quant au patrimoine comme à la mémoire, et ses représentations sociales. Elle modifie également les pratiques professionnelles, les rôles modifiés du maître d'œuvre et du maître d'ouvrage dans le contexte actuel de la politique de la ville.

Dans l'ensemble des pays européens, les processus d'aménagement urbain connaissent aujourd'hui des transformations importantes. Le passage du « plan » au « projet » relève une transformation globale de la dynamique et des usages de la ville. Les nouvelles méthodes d'aménagement du territoire vont de paire avec les réorganisations urbaine et territoriales qui se sont succédées au cours du temps: les villes et les campagnes de l'après guerre, les banlieues des années 60, les friches industrielles dans les années 70.... Il s'agit ici de d'expliquer brièvement les conditions d'apparition du projet urbain depuis les années 1980 afin de préciser dans les enjeux et la portée du projet urbain aujourd'hui.

## 2. Le projet urbain pour répondre au nouveau contexte et redéfinir la composition urbaine

La notion de projet urbain émerge dans les années 1970 dans un contexte particulier de production à mettre en lien avec la décentralisation qui accorde un poids plus important aux communes et qui s'accompagne d'une demande de participation citoyenne. A cette époque la notion de projet urbain est employée par les architectes comme synonyme de composition urbaine.

L'utilisation du terme de « projet » plutôt que de « plan » indique le passage d'une planification technocratique souvent imposé à une planification plus démocratique, négocié entre différents acteurs pour aboutir à un projet collectif.

Auparavant, le projet urbain était confié à des ingénieurs, des juristes, des fonctionnaires qui appliquaient des directives et ne se souciaient pas de l'histoire, de l'identité. Aujourd'hui, on veut rompre avec tout cela. Ainsi, à cet urbanisme volontariste, autoritaire, il convient de substituer un débat collectif, c'est-à-dire une proposition ouverte, évolutive, réversible que l'on nomme « projet urbain ». Ainsi, en cours de réalisation, il peut subir des modifications. Ce terme est associé avec la naissance d'une nouvelle culture urbaine, il est présenté comme une évolution des modes d'actions urbaines par :

- une approche globalisante, en rupture avec les démarches sectorielles
- l'association d'acteurs dont le nombre s'est multiplié dans ce contexte de décentralisation.

L'architecte C. Devillers résume bien tout cela « *le projet urbain n'est pas une procédure mais une démarche* ». Cette démarche nécessite une articulation à une stratégie urbaine d'ensemble qu'on appelle parfois « projet de ville ».

En outre, le projet urbain va permettre de réintroduire la composition urbaine. On va s'écarter des représentations schématiques du territoire, on travaille à l'échelle des parcelles et on regarde comment recomposer le tissu urbain. Les architectes privilégient cela : ils travaillent sur la morphologie urbaine et le paysage urbain.

La composition urbaine va définir l'organisation de l'espace et de la ville à aménager en :

- fournissant une image globale
- fixant des principes de localisations, d'implantations de différents projets de constructions.

Concevoir le territoire de cette manière, c'est se dire que la ville est un processus dont le projet urbain (outil) est capable de prendre en compte les dynamiques, la complexité de la ville.

### 3. Le projet urbain comme projet global : l'influence de Bologne

Le projet urbain s'est développée en France à partir des lois de décentralisation de 1983, permettant le passage d'une planification centralisée et technocratique à une approche plus ouverte aux débats et aux négociations.

Dès la fin des années 60, on voit apparaître une démarche semblable en Italie, plus précisément à Bologne. En Italie alors, les pouvoirs publics sont préoccupés par la construction de grands ensembles et les problèmes principaux sont la gestion du patrimoine ancien et la nécessité réintroduire des logements sociaux dans les centres anciens. La démarche se fondait sur une vision de *Recupero* urbain et considérait que le processus de planification devait tenir compte de la ville existante dans sa globalité ainsi que de l'opinion de ses habitants. Fait nouveau, la structure urbaine est appréhendée comme le fruit d'un processus historique, d'un « dialogue » entre bâti ancien et futur, tout en reconnaissant les valeurs identitaires des sites.

L'opération de Bologne présente les caractéristiques du projet urbain : elle correspond à une réflexion globale et collective qui s'effectue préalablement à l'élaboration du principal document d'urbanisme réglementaire. Il s'agit avant tout d'une opération qui relève d'une volonté politique forte qui fonde son action sur la nécessaire diffusion d'une culture de la ville. Projet politique et projet culturel coïncidaient et correspondaient à la prise de conscience que, pour sauver la ville ancienne, dont la valeur culturelle était indiscutable, il aurait fallu sauvegarder aussi sa population, en particulier la plus démunie. Cela dans un double souci : garantir la mixité sociale et garder un principe d'équité, à savoir permettre aussi aux classes sociales les moins favorisées de « bénéficier » de la ville ancienne en tant que lieu de qualité.

Dans les années 70, cette opération suscita un grand intérêt partout en Europe, notamment en France. A partir des travaux menés en Italie, il s'est développé en France une critique de l'urbanisme fonctionnaliste et un débat de fond sur la réforme de l'architecture et sur les pratiques de l'urbanisme.

### 4. L'émergence du projet urbain en France

La notion de projet urbain en France n'est pas récente, cependant avant les années 1980 sa définition n'est pas claire et de nombreux projets voient le jour sous le concept « projet urbain » sans en respecter tous les principes. Un recadrage de la notion s'est imposé, les principes sur lesquels doit se baser un projet urbain étant défini comme les suivantes (P. Ingallina, 2001) :

- un projet à **long terme**, il ne doit plus être inscrit dans une logique d'urgence ;

- projet **pluridisciplinaire** : dans sa conception et réalisation il doit faire appelle à des compétences multiples, sa maîtrise ne peut pas être seulement confiée aux architectes ;
- il doit permettre le **débat** et l'échange avec la population ;
- il porte sur les tissus constitués qu'il doit valoriser, en particulier à travers la prise en compte de l'**espace public** (qui constitue le lien, la connexion aussi bien avec l'histoire qu'avec les espaces de la ville en leur donnant du sens).

**Le projet urbain** reconstitue la globalité de la ville par la reconstruction d'un discours dont les espaces publics tiennent le fil conducteur (continuité).

A partir des années 1980 donc des actions sont engagées par de nombreuses villes. Malgré leur caractéristiques différentes (type, taille, etc), ils intègrent la même logique de « projet urbain ». On peut citer les actions sur les espaces publics (place Stalingrad et les Champs Elysées à Paris), de reconquête urbaine (canal de Roubaix), de liaison interquartier (tramway de Nantes et de Strasbourg), ou encore de quartier d'affaire (Euralille).

Parallèlement à ces actions locales, l'Etat joue un rôle dans l'émergence des projets urbains. En 1993, le ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer institue les ateliers Projet Urbain, lieux d'échanges et de débat qui visent à constituer un savoir sur les enjeux, les concepts et les méthodes des projets urbains.

## 5. Le projet urbain aujourd'hui : composantes et enjeux

### a. Portée du projet urbain

Depuis plus de vingt ans, le concept de projet urbain a donc évolué et ne cesse d'évoluer encore aujourd'hui. Il est difficile de donner une définition unique à la notion de projet urbain, en effet il ne s'agit pas d'un résultat, mais d'une stratégie d'intervention dans un contexte urbain bien précis.

Le projet urbain doit permettre d'anticiper les besoins. Il doit ainsi être pensé comme un processus d'actions concrètes et dynamiques et pas comme une image figée. La planification concerne à la fois les questions territoriales et socio-économiques, leur finalité étant l'amélioration d'une situation existante.

Même si il s'exprime de manières différentes, il existe des constantes, selon A. Masbouni (Le Projet Urbain en France, 2002), ces constantes sont les suivantes :

- améliorer :
  - l'usage,
  - la qualité,
  - le fonctionnement,
  - la dynamique économique et culturelle,
  - les relations sociales ;
- assurer l'accessibilité à tous :
  - à l'espace public,
  - à l'habitat,
  - aux équipements et transports ;
- se préoccuper de la qualité
  - des espaces publics,

- de l'architecture,
- des paysages,
- de l'environnement naturel,
- de la mise en valeur du patrimoine ;
- servir les enjeux du développement durable avec une utilisation économe de l'espace
- garantir le fonctionnement des infrastructures, des réseaux de transports et de distribution ;
- le tout réalisé grâce à un engagement politique fort.

Les aménagements d'aujourd'hui portent d'avantage sur la restructuration que sur la création d'espaces. Les interventions les plus répandues sont :

- **développement de quartiers** : quartiers habités présentant un dysfonctionnement spatial et urbain qui nécessitent la mise en place d'opérations globales. Les interventions permettent d'offrir un meilleur cadre de vie ;
- **reconversion de friches** : friches le plus souvent bien situées se développant sur de grands terrains. Leur reconversion offre un potentiel de développement intéressant pour les villes ;
- **urbanisation de quartiers périurbains** : quartiers partiellement habités situés dans les premières couronnes des agglomérations, ils possèdent une morphologie particulièrement complexe. Il s'agit de lieux stratégiques, car ils jouent le rôle de zone tampon entre la ville-centre et les communes périphériques.

## b. Les enjeux du projet urbain

Progressivement, une coordination marchande entre les acteurs de la ville se substitue ainsi à une coordination politique. Dans ce contexte, la conception du projet urbain est caractérisée par la **négociation**, plus que par une procédure hiérarchique. Les acteurs publics, privés et techniques, sont en effet incités à négocier leurs rôles respectifs pour concilier les exigences de rentabilité, d'efficacité et de pertinence des projets.

La complexité des montages financiers et le nombre d'acteurs impliqués dans les projets incitent donc à créer des instances collectives de **concertation**. Contrairement aux démarches mises en place dans les années 60 et 70, ces instances procèdent cependant davantage d'une visée pragmatique que d'un projet de démocratisation de l'urbanisme. Il reste que le projet urbain peut devenir, dans certains cas, un "projet de cité ", autrement dit, un processus qui implique véritablement ses destinataires dans la définition et le développement des opérations.

Ces nouvelles relations entre puissance publique et acteurs privés conduisent ainsi à une redécouverte des enjeux politiques et sociaux de l'action urbaine. La substitution progressive à laquelle on assiste de l'"intérêt général" - renvoyant à un idéal communautaire - par l'"**intérêt collectif**" - résultant d'une négociation et d'un compromis pose en effet à nouveaux frais la question de la dimension politique du projet.

L'**implication des citoyens** est un autre enjeu. Il y a une demande sociale de plus en plus forte en faveur de la qualité de vie, et de la protection de l'environnement. Le fait que la population participe au projet urbain permet de faire valoir les questions sensibles de l'environnement (bruits, pollutions, qualités paysagères...). Cela permet aussi de réfléchir à l'échelle de l'espace vécu du projet urbain, il

faut satisfaire les habitants déjà présents ainsi que l'arrivée de nouvelles populations via l'implantation de nouvelles entreprises ou autres.

**L'image de la ville** est un enjeu fort. Le projet urbain est un vecteur de communication important en interne (acteurs, partenaires...) mais aussi en externe (investisseurs, habitants présents et futurs...). Le projet urbain est aussi un outil d'affichage dans un contexte de concurrence, c'est un outil de marketing territorial car on a souvent besoin de personnifier, corriger une image de la ville défavorable, terne. Il est important alors de doter la ville de qualité spécifique, on parle de mise en scène de la ville, il faut construire, trouver de nouveaux symboles.

Le projet urbain correspond donc à une nouvelle manière de penser l'urbanisme comme un processus évolutif qui conduit à des remises en question permanentes. Il invite à l'ouverture des disciplines qui doivent désormais intégrer une logique de projet : projet politique, projet économique, projet social et projet culturel doivent tous s'exprimer dans un projet urbain qui se veut avant tout un projet collectif. Ainsi son mot d'ordre pourrait être de s'intéresser à la ville réelle et à ses dysfonctionnements plutôt que de rêver à la ville idéale.

## II - Une composante essentielle du projet urbain : l'espace public

Conjointement aux études relatives au projet urbain (projet globale), de nombreuses réflexions sont menées sur l'importance du traitement des espaces publics, composante principale du projet urbain. L'espace public est de création récente, sa naissance liée à la notion de démocratie à lieu au début du XIX<sup>ème</sup> siècle. Il se fonde alors sur une coupure juridique entre le public et le privé. A la suite de l'abandon de l'art urbain il a été considéré comme un espace résiduel, « ce qui reste entre les édifices ». C'est là ignorer son facteur de cohésion sociale (d'espace dédié à la communauté) (Yves Lyon), et son rôle, majeur, dans l'ordonnancement des constructions qui constituent l'espace urbain et son impact sur l'image de la ville.

Pour Christian Devillers <sup>3</sup>, les espaces publics sont des options fortes qui permettent de pérenniser le projet de ville. En effet,

*« l'idée est de créer un réseau d'espaces publics qui assure la permanence de la ville dans le temps, alors que nous ne savons pas ce que l'avenir nous réserve, et que contrairement aux années soixante où on faisait reposer les opérations et projets d'urbanisme sur une programmation, nous ne faisons plus aucune confiance à la programmation. Nous savons que les programmes changeront, qu'ils mettront sans doute plus longtemps à parvenir à l'objectif fixé, et ça n'a pas d'importance, parce ce que **ce qui assure la cohérence, c'est l'espace public** » (Devillers et Riboulet, 1994)*

Autre architecte urbanisme, Ariella Masboungi, conceptrice et animatrice des ateliers Projets Urbains, mène des réflexions similaires : sa préoccupation première n'est pas la ville en elle-même, mais l'espace public et les relations sociales qui y existent. Penser la ville par le paysage, la lumière

---

<sup>3</sup> Architecte urbaniste. Depuis 1990, au sein de son agence il travail notamment sur des projets urbains (aménagement des terrains Renault à Boulogne-Billancourt, la Plaine Saint-Denis, Paris Rive-Gauche; Marseille Euroméditerranée; Lille Euralille). De 1995 à 1999, il est professeur à l'École nationale des Ponts et Chaussées (chaire de composition urbaine) et anime l'Atelier national Projet Urbain avec Ariella Masboungi au ministère de l'Équipement jusqu'en 2000.

et l'art contemporain, telle est l'idée qu'elle développe en affirmant que « la lumière devient un élément de principe d'expression architectural dans l'urbain ». Selon elle, la lumière représente le visage d'une ville, elle sécurise le lieu et lui donne un aspect attrayant. Pour Masbounji, les grandes réalisations des villes européennes sont réussies quand elles ont la capacité de relier les espaces et non de les fragmenter.

## **1. L'espace public considéré comme espace résiduel à la prise de conscience de leur importance**

### **a. Les espaces publics délaissés**

Un grand nombre d'événements qui ont caractérisé la vie dans les villes européennes ont eu lieu dans les espaces ouverts. L'espace public est apparu, il a été créé pour être le lieu de rassemblement, pour le marché, pour les festivals, pour la justice, le théâtre, le jeu, la rencontre, de conversation, ou encore pour la religion et la musique ... En bref, il est un espace vital permet à un grand nombre de fonctions d'être rempli, un espace pour toutes sortes d'événements et de toutes sortes d'habitants. Sans ce type d'espace nous ne serions pas en mesure de parler des villes en tant que telles.

La disponibilité d'espaces publics de qualité est l'une des caractéristiques qui permet de définir et de façonner la ville. En plus de nous permettre de s'acquitter de toute une série de fonctions, l'espace public a encore aujourd'hui un caractère symbolique qui est indispensable à la vie urbaine. Il s'agit d'un référent dont les habitants, d'une part, leur permet de se reconnaître eux-mêmes comme membres d'une communauté et de recréer leur histoire collective, et, d'autre part, d'être confrontés à des changements et des innovations: des éléments essentiels dans la ville.

Toutes les villes européennes ont été marquées par des espaces comme ceux-ci, qui sont unificateur et symbolique. Le caractère de ces espaces publics a été essentiel à l'histoire des villes européennes. Cependant depuis la Seconde Guerre mondiale, l'espace public dans les villes européennes a été délaissé traité comme un espace résiduel dans lesquels aucune intervention et investissement n'ont été réalisés. Les priorités de l'aménagement urbain ont été la nécessité de construire des logements pour les nombreux nouveaux arrivants, la séparation des fonctions dans le tissu urbain, ainsi que construction d'infrastructures de transports. L'espace public a peu à peu perdu sa capacité de renforcer l'imagerie collective, de rétablir l'équilibre des inégalités, et de recevoir et favoriser la communication et l'échange.

Depuis les années 1980, les acteurs de l'environnement urbain ont heureusement pris conscience de cette lacune, et les actions ont été entreprises pour y remédier. Ces actions visent à arrêter l'invasion de l'automobile, à favoriser les transports publics ainsi que les piétons et les cyclistes, de reconquérir les friches industrielles, portuaires ou ferroviaires, de créer de nouveaux parcs et d'améliorer les espaces publics dans les quartiers d'habitation ...

Ce processus de reconquête l'espace public a tendance à se généraliser et peut être considéré comme un élément déterminant de notre époque. Il ne fait aucun doute que Barcelone et, dans une moindre mesure, mais avec beaucoup d'intérêt et de dynamisme, à Lyon, sont devenues les modèles exemplaires. La redécouverte de l'espace public dans les villes européennes ne se fait pas parce que des villes avec leurs actions exemplaires, comme Barcelone, et d'autres, ont créé le besoin de renouvellement dans d'autres endroits, mais parce que la négligence de l'espace public était tellement grande, que des nombreuses villes ont jugé bon d'y intervenir. C'est précisément dans ce



contexte historique que le modèle de Barcelone a été extraordinairement opportun, exemplaire et utile.

### **b. Barcelone et Lyon : pionniers et modèles de la reconquête des espaces publics**

C'est en 1976 que tout démarre avec le Plan Général Métropolitain de Barcelone, à qui succédera un autre plan, conçu par Oriol Bohigas (architecte inspirateur de politiques urbaines et architecturales de Barcelone). Les objectifs et méthodes employés à Barcelone au début des années 1980, avant qu'ils ne soient ensuite utilisés ailleurs, sont les suivants :

- réinstaller la présence de l'homme dans la rue par une ambiance accueillante ;
- partager l'espace en privilégiant le piéton mais en acceptant les voitures ;
- élargir les trottoirs et y positionner un modèle de banc venu du jardin public ;
- modifier les codes du végétal urbain et de ce qui l'entoure ;
- dire que la ville est belle et agréable à vivre dans des espaces bien composés ;
- respecter les pratiques sociales antérieures et la demande exprimée par les habitants ou leurs représentants ;
- mettre en scène, partout dans la ville, l'art et la nature ;
- utiliser des vocabulaires de la construction privée tels dans des ouvrages de voirie publique ;

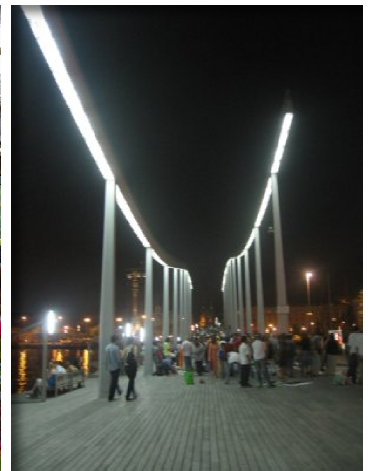
Barcelone constitue un cas exemplaire de création d'espaces publics, avec notamment l'aménagement de 200 hectares de nouveaux parcs et jardins entre 1982 et 1992.



**Photo 7 Parc de la Ciutadella**



**Photo 8 Las ramblas**



**Photo 9 Port Olímpic**

A la fin des années 1980 Henry Chabert (alors adjoint à l'urbanisme de Lyon) est convaincu par la politique de Barcelone, et décide que la politique d'aménagement des espaces publics de l'agglomération serait une des priorités du mandat. L'état des lieux était édifiant : des rues, des places encombrées, des usages de proximité empêchés, un patrimoine d'espaces en déshérence... Or le traitement de ce sujet était nouveau pour une ville française. Les compétences (réelles) des collectivités étaient plus au « service des voitures » ou orientées vers l'architecture que vers le confort, la vie dans les espaces. Le savoir sur ce thème était embryonnaire. Il a fallu donc « faire », c'est-à-dire rénover des lieux dans tout le Grand Lyon, et « apprendre » pour assurer une certaine qualité. Cette politique, reconnue dans les années 90 sur le plan international, a eu un certain succès.

Elle a surtout enrichi d'autres thèmes de l'urbain (la politique de développement social urbain, les transports, la création de nouveaux quartiers, etc.) et chacun des acteurs a pris conscience de la complexité et de la richesse du sujet. L'existant, le contexte n'est plus à présent considéré comme un frein mais plutôt une nourriture du projet. L'urbanisme prend plus la qualité de la vie sociale comme l'objectif et le projet comme un outil.

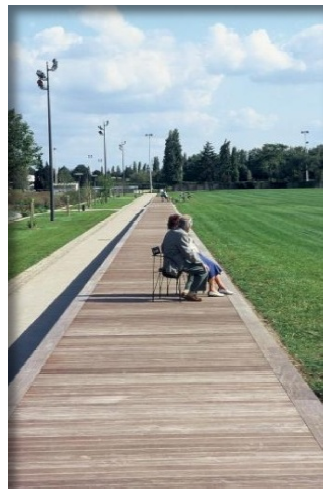
Depuis 1989, ce sont plus de 115 espaces publics à Lyon et dans ses environs qui, confiés aux concepteurs et paysagistes français les plus renommés, ont été réaménagés. L'action menée en faveur de l'aménagement des espaces publics lyonnais s'intègre dans une réflexion générale sur l'urbanisme qui comprend en outre un Plan Lumière, un plan vert (protection des espaces naturels), un Plan Bleu (aménagement des berges et de leur environnement) et un Plan Couleur (palettes de tons retenus pour les quais et les grands ensembles). Le programme de transformation et de reconquête des espaces publics lyonnais place la ville parmi les laboratoires européens du paysage urbain.



*Photo 10 Parc de la Tête d'Or*



*Photo 11 Place de la Bourse*



*Photo 12 Parc de Gerland*



### c. La réappropriation des espaces publics en Europe : les différentes mises en œuvre

#### Espace public et mobilité

Dans les espaces publics considérés comme les centres historiques, des tentatives ont été faites pour améliorer les conditions urbaines : comme par exemple la rénovation du front de mer au Havre ou de la place *Ole Bulls* à Bergen (Norvège). Dans d'autres, l'invasion de la voiture a créé des situations plus graves, comme le cas de la *Piazza del Palazzo di Città* de Turin ou dans le centre historique de Oviedo (Espagne).



Photo 13 Ole Bulls Plass – Bergen (Norvège)



Photo 14 Piazza del Palazzo di Città – Turin (Italie)

Dans un troisième groupe, la situation est telle qu'il est nécessaire de réfléchir sur la solution plus radicale pour résoudre le problème: à Paris, l'abandon du quartier industriel Montorgueil, en plein centre de Paris, a poussé les politiques à trouver une solution globale pour y restreindre l'accès des véhicules et pour créer une véritable zone piétonne. Le même procédé a été appliqué à la Rue de la République à Lyon où la mobilité des piétons et des bus a été renforcée et l'accès aux véhicules privés restreint. Astucieuse, la présence de la voiture n'est pas éliminée, mais les voies sont maintenues pour les véhicules privés qui coexistent avec les larges trottoirs qui ont été réévaluées.



Photo 15 Quartier Montorgueil - Paris



Photo 16 Rue de la République – Lyon

Il s'agit là d'excellents exemples pour comprendre que les revendications de retrouver certains des équilibres qui existait dans les villes européennes en 1900 ne sont pas seulement les cas de nostalgies, mais d'une attitude nécessaire à la recherche d'une meilleure qualité des espaces publics. Les exemples précédant nous amènent inévitablement à considérer les problèmes de la mobilité urbaine dans son ensemble, pour chercher à rétablir l'équilibre, dans toute la ville, entre transport public et privé, et de trouver une nouvelle approche de la relation entre le centre et la périphérie lié aux questions de mobilité. C'est le cas de Strasbourg et Nantes, villes dans lesquelles l'impulsion donnée aux transports publics, et le choix du tramway, ont non seulement permis d'améliorer les conditions de circulation et l'accessibilité du centre à la périphérie, mais aussi de montrer le tram comme moyen de transport qui peut coexister avec les autres et qui a une grande capacité à générer le réaménagement et la création d'espaces publics.

### Espaces publics et abandon des infrastructures urbaines

Les dysfonctionnements qui ne sont pas seulement liés à la mobilité urbaine, mais également à l'abandon des infrastructures urbaines (installations ferroviaires, grandes industries ...), aux nouvelles relations qui sont désormais réalisables entre les villes et leurs ports, la possibilité de la remise en état d'espaces verts délaissés...

Le Parc de La Villette à Paris, est le cas de référence incontournable, du point de vue historique, parmi ces interventions fondées sur la récupération d'un site urbain anciennement occupés par les infrastructures à grande échelle (abattoirs) et maintenant utilisé comme un parc culturel urbain ouvert à tous accueillant un ensemble architectural d'importance uniquement consacré à la musique ainsi qu'un musée national des sciences et techniques. Le Parc de Vallparadís à Terrassa (Espagne), à son tour, un excellent exemple de la manière dont un espace périphérique fonctionnel peut devenir un espace public, capable de réorganiser le centre ville et de lui fournir des fonctions caractéristique d'un parc de la ville. La reprise de l'ancienne voie ferrée près de Madrid qui a conduit à la création du *Pasillo Verde Ferroviario* (coulée verte) est une affaire similaire, dans la mesure où elle représente la redécouverte d'un espace avec un potentiel de centralité. Les zones urbaines "plaie" laissée par la ligne de chemin de fer ont été entièrement réappropriées afin de relier les secteurs de la ville qui

étaient auparavant déconnectées, et de créer, dans ce cas également, un parc avec ses bases et fonctions essentielles intégré dans son environnement urbain.



*Photo 17 Parc de la Vilette – Paris*

Le réaménagement du front de mer à Vigo (Espagne), avec son nouveau tunnel qui a supprimé totalement les véhicules de la surface et a ainsi permis de créer un espace public surplombant le port, est un exemple des interventions qui visent à établir de nouvelles relations entre les villes et leurs ports: des interventions qui sont généralement effectuées en raison de l'inutilité des anciennes installations portuaires, mais elle peut aller au-delà de la récupération automatique des espaces et ajouter une ferme volonté de rétablir l'équilibre entre l'espace public pour les piétons et les voies pour les voitures.

Le même choix a été fait dans le cas du secteur riverain du Rhin à Düsseldorf (Allemagne). Dans ce cas, la voie rapide a aussi été déviée via un tunnel, ce qui a créé un espace urbain de grande qualité.

### L'espace public dans le grand ensemble

La fonction de l'espace public comme un complément essentiel et indispensable de l'espace privé du domicile, se retrouve clairement dans l'évolution de l'habitat. Durant le mouvement moderne avec la construction de blocs isolés, l'espace public a été complètement abandonné : les espaces entre les blocs sont souvent simplement interstitiels, comme des « résidus » de la surface utilisées pour le logement. C'est dans ces cas où, en raison de la qualité généralement faible des logements, le traitement de qualité de l'espace public est plus vital. Après la fin de l'afflux massif d'arrivants, et les revendications en faveur d'un meilleur traitement des espaces publics, de nombreuses villes européennes ont entrepris une gestion de ces espaces publics, par la création d'espaces verts, d'aires de jeux, de lieux de rencontre ... Afin de doter chaque quartier de sa propre personnalité, que les opérations de développement de grande envergure avaient négligé.



En France en novembre 1983, la mission Banlieues 89 est créée par François Mitterrand sous la direction de deux architectes, Roland Castro<sup>4</sup> et Michel Cantal-Dupart<sup>5</sup> avec l'idée que l'esthétique ne doit pas être absente des banlieues, même les plus pauvres. La critique à l'égard des grands ensembles est forte, et on retrouve à travers les propositions une volonté forte de rompre avec l'urbanisme de la Charte d'Athènes sans pour autant vouloir effectuer des démolitions-reconstructions brutales. Parmi les projets phares de Banlieue 89, le remodelage des Tours Fines du centre de la commune d'Oullins a permis de transformer leurs silhouettes cubiques et sans âme en un repère d'identification esthétique, marquant ainsi une véritable centralité dans la ville, et rendant aux habitants une dignité du chez-soi. Des contrats Banlieues 89 sont signés entre les communes et l'Etat pour des projets (une centaine au total) portant sur le désenclavement des banlieues, en particulier par l'aménagement d'espaces publics et le décroisement des quartiers dans la ville.

A Berlin, Lyon, Marseille et Barcelone, il ya beaucoup d'exemples qui ont suivi ce modèle. Dans certains cas, comme dans le quartier du Prainet à Décines (agglomération de Lyon), l'intervention sur les espaces publics a été le particulièrement efficace. L'intervention n'a pas seulement fourni les espaces de vie pour les habitants mais a aussi créé une place centrale dans le quartier ayant la capacité de devenir une nouvelle centralité.

### Les espaces verts : espaces public symboliques

Les capacités de l'intervention dans l'espace public pour équiper les secteurs périphériques avec fonctionnelle et symbolique contenu est tout à fait clair dans le cas de la rénovation ou la création de parcs. D'une part, les interventions à petite échelle sont menées, et lorsqu'elles sont considérées comme un tout, à l'échelle de la métropole, elles fournissent un véritable « réseau vert » : c'est le cas de la vaste série de parcs favorisée par l'aire métropolitaine de Barcelone. D'autre part, de vastes surfaces sont reconsidérées et protégées, traitées comme de véritables réserves naturelles mais aussi comme de nouveaux espaces publics qui appartiennent au public.

Avec la perte progressive des limites de la ville, c'est ici une question de réappropriation ou de création de parcs, de différentes tailles, dans le vide laissé par la croissance et les grandes infrastructures. La fonction de ces zones distinctes outre leur valeur symbolique, permet de sauvegarder les systèmes naturels et plus directement d'être des espaces publics très prisé.

Quel que soit le niveau de qualité utilisé dans le développement de ces parcs (par exemple, il serait difficile de comparer le parc Juan Carl de Madrid avec le parc du Sausset à Villepinte), il est important de souligner que ces interventions sont importantes du point de vue de la durabilité et surtout de la nécessité de construire la ville sur la ville. À cet égard, le cas le intéressante et le plus radicale est celui du Parc paysager de Duisburg Nord (Allemagne). Ce projet fait partie d'une politique territoriale des zones industrielles polluées et obsolètes de la Ruhr, qui cherche à récupérer ces zones, et à les régénérer, à travers de nouveaux usages. Ici le concept de durabilité est mis en pratique, tout d'abord, par évitant de créer un parc sur des terrains vierges, et, d'autre part, par la transformation de quelques-unes des structures industrielles obsolètes en équipements et espaces publics.

---

<sup>4</sup> Roland Castro, architecte et militant politique. Ses principales réalisations touchent à la réhabilitation de grands ensembles (quartier du Chemin Vert à Boulogne sur mer, GPU quartier du Val d'Argent à Argenteuil, ...)

<sup>5</sup> Michel Cantal-Dupart architecte urbaniste, directeur de la chaire d'urbanisme et d'environnement au Conservatoire National des Arts et Métiers, Paris.

Le parc Duisburg est un excellent exemple de ce type d'intervention. Il est, en fait, le choix difficile et courageux de convertir les anciens hauts fourneaux dans un grand parc métropolitain. Dans le même temps, la valeur symbolique de ce nouveau grand centre métropolitain a été renforcé par la décision de préserver les structures massives des hauts fourneaux, qui prédominent visuellement sur le paysage d'une zone pauvre qui jusqu'à maintenant, a été privé de puissants référents collectifs.



*Photo 18 Parc de Duisburg Nord (Allemagne)*

### III - Le projet Urbain : l'urban design à la française ?

Comme l'on montré les parties précédentes, l'urban design et le projet urbain semblent être des notions comparables. Elles sont basées sur les mêmes principes et mouvements fondateurs : mouvements et théories qui sont les bases de l'urban design et de la composition urbaine (devenue par la suite projet urbain). De plus, même si la notion de projet urbain a émergée une dizaine d'années plus tard en France, leur contexte d'apparition est le même : métropolisation, compétition interurbaine et crise économique.

Les approches sont également semblables, et quand aux principes généraux, il est de même. Le tableau suivant montre les similitudes et différences entre ces deux concepts, pour synthétiser tout ce qui a été vu précédemment.

Notons que les principes généraux étant partagés par urban design et projet urbain, le tableau fait seulement ressortir les principes qui prédominent pour chacune des deux notions.

	Urban design	Projet Urbain
<b>Contexte</b>	Mondialisation et métropolisation Compétition interurbaine Reconquête de l'espace urbain Crise économique, chômage, insécurité	Mondialisation et métropolisation Compétition interurbaine Reconquête de l'espace urbain Crise économique, chômage, insécurité Décentralisation
<b>Théories/ Mouvements fondateurs</b>	1889 : Camillo Sitte <i>L'art de bâtir les villes</i> début 1900 : City Beautiful 1933 : la Charte d'Athènes 1956 : Conférence a Harvard 1961 : Kevin Lynch <i>L'image de la cité</i> Années 1960 : Apparition du concept	1889 : Camillo Sitte <i>L'art de bâtir les villes</i>  1933 : la Charte d'Athènes  1961 : Kevin Lynch <i>L'image de la cité</i>  1970 : Synonyme de composition urbaine 1983 : Apparition du concept (décentralisation, banlieue 89...)
<b>Notion associées</b>		Composition urbaine
<b>Approches</b>	<b>Qualitative</b> : aspect qualitatif des espaces, qualité de forme, de sens et d'usage.  <b>Globale</b> : processus collaboratif et multidisciplinaire  <b>Partenariale</b> : fournit une « vision » pour les autorités locales, les communautés et les développeurs	<b>Qualitative</b> : aspect qualitatif des espaces, importance des espaces publics, qualité de forme, de sens et d'usage.  <b>Globale</b> : transversalité nécessaire pour faciliter la compréhension.  <b>Partenariale</b> : négociation entre les acteurs pour une élaboration commune du projet.  <b>Territorialisée</b> : les caractéristiques naturelles et paysagères du site à la base du projet.
<b>Principes généraux</b>	<b>Identité</b> : - Préservation historique et conservation urbaine - Milieu culturel - Renforcement de la symbolique du lieu	<b>Identité</b> : - mise en valeur du patrimoine

	<b>Lisibilité</b> - Rendre la ville plus compétitive  <b>Qualité des espaces publics</b> - Qualité architectural - Esthétique  <b>Intégration</b> - Contexte environnemental - Planification des transports (modes doux et transports publics) - Améliorer les nœuds d'interaction sociale - Coordonner le processus de développement  <b>Diversité</b> - Diversité d'utilisation	<b>Lisibilité</b>  <b>Qualité des espaces publics</b> se préoccuper de la qualité : des espaces publics, de l'architecture, des paysages, de l'environnement naturel  <b>Intégration</b> - améliorer les relations sociales - assurer l'accessibilité à tous : à l'espace public, l'habitat, aux équipements et transports - garantir le fonctionnement des infrastructures, des réseaux de transports et de distribution  <b>Diversité</b> - améliorer la dynamique économique et culturelle
<b>Points clés</b>	Aspect visuel et esthétique	Qualité et fonctionnalité des espaces publics
<b>Documents</b>	Planning policy statement Urban design guide	Schéma de Cohérence Territoriale Plan Local d'urbanisme
<b>Acteurs</b>	Ville, communes et autres collectivités territoriales. Urban designer, architectes, urbanistes, paysagistes... Opérateurs privés	Ville, communes et autres collectivités territoriales. Architectes, urbanistes, paysagistes... SEM, opérateurs privés.

**Tableau 1 Comparaison entre Urban Design et Projet Urbain**

Les principales différences sont à noter dans les documents et acteurs des projets. L'Angleterre est marquée par une politique libérale, appliquant au développement urbain les méthodes de l'entreprise privée. La France, quant à elle, est confrontée depuis vingt ans à la décentralisation et la transformation des relations entre l'État central et les pouvoirs locaux. Ces modes de gouvernance différents affectent directement la conception et la production de projets. L'objet de cette recherche n'étant pas de comparer les documents et acteurs, le choix a été fait de traiter sommairement cet aspect. On pourra cependant noter qu'un document spécifique existe pour les projets d'urban design (urban design guide), ainsi qu'un acteur propre (urban designer), montrant la part importante qu'a l'urban design au sein de l'aménagement anglo-saxon.

En théorie donc les concepts d'urban design et de projet urbain sont comparables. La première hypothèse est donc confirmée : on peut comparer urban design et projet urbain.

La partie suivante consiste à répondre, à travers une étude de cas, à la deuxième partie de la problématique : peut-on comparer urban design et projet urbain ?

## PARTIE 4

# Etude de cas



## I – Méthodologie de l'étude de cas

La partie suivante consiste à répondre à la deuxième partie de la question de la recherche : comment comparer urban design et projet urbain ?

Les exemples étudiés sont des projets d'urban design pour l'Angleterre et des projets urbains pour la France. L'étude de cas se déroule en 2 temps :

- La première étape vise à réaliser une description du site, pour aider à l'analyse ;
- La seconde étape est l'application de la grille d'analyse aux projets et leur comparaison.

### 1. Choix des terrains d'étude

Le but étant d'analyser les projets eux même, notamment les composantes des projets, il est apparu nécessaire que ces projets soit dans des contextes similaires.

De ce fait, les terrains d'étude ont été choisis selon les critères suivant :

- Villes comparables du point de vue géographique, économique, démographique...
- Même thématique de projet (réhabilitation de friche urbaine, reconquête d'espaces publics,...)
- Projets comparables du point de vue de leur taille, de leur état d'avancement.

La comparaison concerne des projets de recomposition d'espaces portuaires : Harbourside à Bristol (Angleterre) et les quais de Bordeaux.

### 2. Recherche documentaire

Comme vu dans la première partie, les villes et collectivités utilisent leurs projets, infrastructures et équipements pour « vendre » la ville, la rendre plus attractive. Le choix a donc été fait pour l'étude de cas de se baser sur les documents de communication pour récolter les informations sur chaque projet. La réalisation des projets étant quasiment achevée, on part du postulat que ce qui est communiqué à travers les documents accessibles au public est effectivement réalisé.

La recherche documentaire s'est donc effectuée à partir des sites internet des villes et des maîtres d'ouvrage ainsi que des plaquettes d'information diffusées.

### 3. Elaboration de la grille d'analyse

Les critères retenus dans la grille d'analyse ont été définis en fonction des principes généraux de l'urban design et du projet urbain, vu dans la partie précédente. Ces principes généraux sont les suivants :

- Identité
- Lisibilité
- Qualité des espaces publics
- Intégration
- Diversité

Chaque principe à été divisé en objectifs (objectifs auxquels doivent théoriquement répondre les projets d'urban design et les projets urbains). Ces objectifs sont les suivants :

- Identité
  - Préserver et valoriser le patrimoine
  - Valoriser les identités locales
  - Considérer la forme initiale du site
- Lisibilité
  - Améliorer la lisibilité visuelle
  - Mettre en scène le projet
- Qualité des espaces publics
  - Traiter les espaces publics
  - Rendre cohérent les espaces publics
- Intégration
  - Intégrer dans le tissu urbain existant
  - Rendre le quartier attractif
  - Connecter le quartier
  - Permettre l'intégration sociale
- Diversité
  - Assurer la diversité de population
  - Assurer la diversité des fonctions

Afin de mesurer si les objectifs sont respectés ou non par chaque projet, des critères « mesurables » ont dû être trouvés.

Chaque critère sera alors noté, suivant qu'il apparait ou non dans le projet et à quel degré :

- 2 : fortement présent
- 1 : présent
- 0 : absent
- - : pas de donnée

On peut alors établir une moyenne par principe et par objectif. Le calcul de la moyenne a été choisi étant donné que le nombre de critères par objectif, ainsi que le nombre d'objectifs par principe n'est pas le même.

Les résultats obtenus seront analysés à travers des graphiques, afin de montrer quel sont le ou les principes et objectifs qui prédominent dans chaque projet afin de comparer les projets anglais et français.

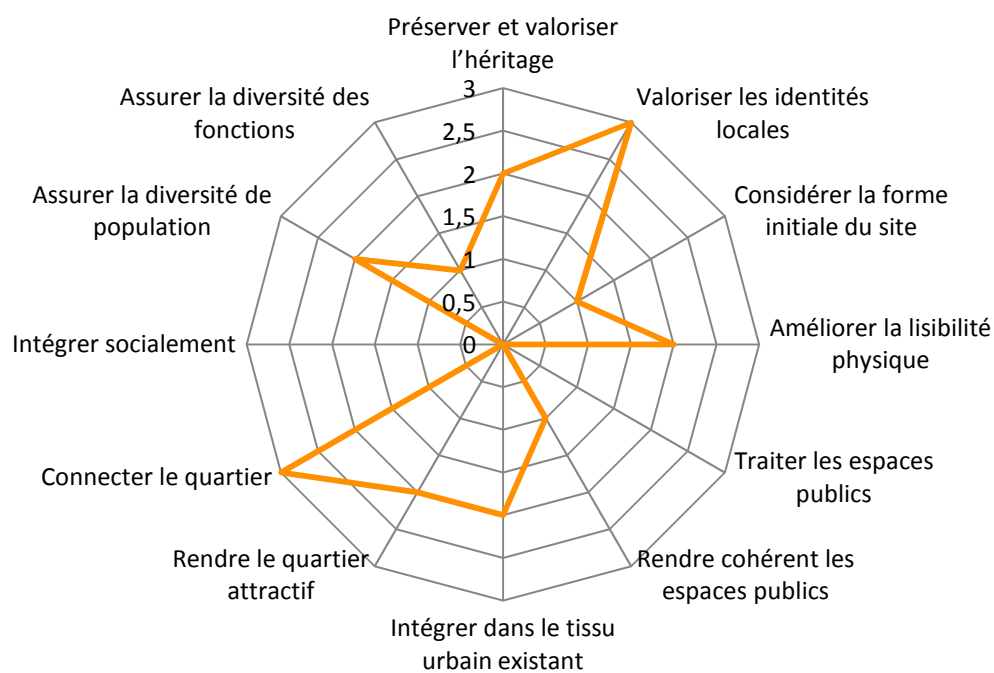


Figure 5 Exemple de représentation des objectifs du projet

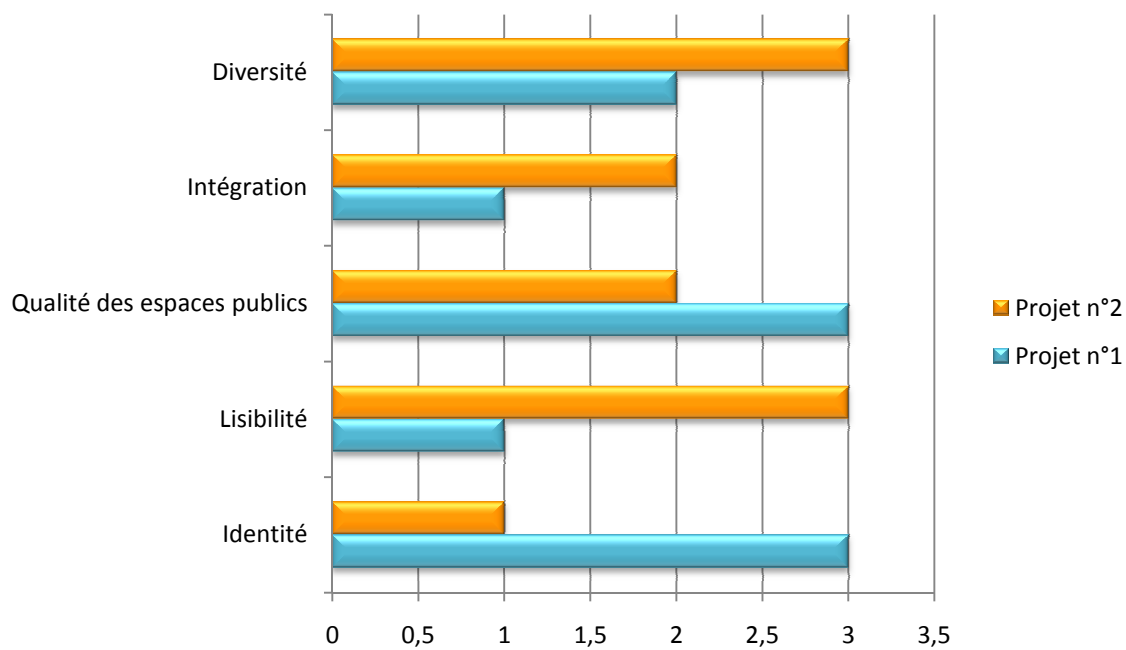


Figure 6 Exemple de comparaison des principes généraux des projets

Principes	Objectifs	Critères
identité	préserver et valoriser le patrimoine	mise en valeur du patrimoine architectural
		mise en valeur du patrimoine naturel
		requalification de friches
	valoriser les identités locales	valorisation de l'identité culturelle
		valorisation des savoirs faire locaux
	considérer la forme initiale du site	respect de la configuration actuelle des bâtiments
intégration du projet dans son paysage		
utilisation de matériaux et de méthode de construction locaux		
lisibilité	améliorer la lisibilité visuelle	renforcement des points de vue et des perspectives
		création de points de repères
	mettre en scène le projet	mise en scène nocturne
		mise en scène événementielle
qualité des espaces publics	traiter les espaces publics	plantations
		éclairage
		signalisation
		mobilier urbain
		intégration de l'art dans l'espace public
	rendre cohérent les espaces publics	stratégie d'aménagement commune
liaison des espaces publics		
intégration	intégrer dans le tissu urbain existant	relation entre les bâtiments dans la rue
		relation entre les bâtiments et la rue
	rendre le quartier attractif	espaces de vie et de rencontre
		activités ou d'équipements attractifs
	connecter du quartier	cheminements piétons et cyclistes
		systèmes de déplacement alternatifs
	intégrer socialement	création de nœuds d'interaction sociale
		implication de la population au processus de développement
diversité	assurer la diversité de la population	diversité sociale et économique
		diversité intergénérationnelle
	assurer la diversité des fonctions	activité économique
		commerces
		équipements et de loisirs
		logements
		adaptabilité du site

Tableau 2 Grille d'analyse des projets

## II - La recomposition des espaces portuaires délaissés

Afin de comprendre le choix des terrains d'études, il est nécessaire de comprendre en quoi le site Harbourside de Bristol et les quais de Bordeaux, à savoir des espaces portuaires délaissés, représentent un fort potentiel de développement.

### 1. Potentialités et enjeux des friches portuaires

La recomposition des espaces portuaires constitue une opportunité intéressante, qui peut permettre à la ville portuaire de se redéfinir tout en répondant aux nombreux enjeux (économiques, urbanistiques, environnementaux) auxquels elle est confrontée.

La désorganisation et le délaissement progressif ont des conséquences (dévalorisation de l'espace, pollution, image négative, baisse des emplois, de la population, des rentrées fiscales,...) qui deviennent de plus en plus problématiques.

Pour la plupart des villes portuaires européennes, l'apparition de friches portuaires est un phénomène subi et indésirable auquel ont réagi les acteurs afin de le recomposer et d'y introduire une organisation et des fonctions correspondant au contexte de valorisation actuel.

#### a. Potentialités

Les espaces délaissés représentent un potentiel susceptible de valorisations nouvelles, d'une recomposition. Ainsi, les mouvements de "reconquête" observés sont le plus souvent initiés par les villes, qui investissent les anciens espaces portuaires pour y déployer de nouvelles fonctions susceptibles d'améliorer leur fonctionnement.

La situation généralement centrale de l'interface ville/port représente un potentiel de valorisation foncière à exploiter et elle est souvent envisagée comme l'occasion d'un "retour vers les centres" et de densification urbaine. Il peut également permettre de faire émerger une nouvelle centralité, concentrant de nouvelles fonctions et correspondant mieux aux nouvelles dimensions urbaines ;

La présence de l'eau représente un autre potentiel intéressant. Ces dernières années, sont apparues des sensibilités nouvelles sur les thèmes de l'environnement et de la qualité de vie. A cet égard, l'eau représente un facteur potentiel d'embellissement et de valorisation urbaine permettant une aération du tissu urbain et pouvant bénéficier d'un traitement paysager de qualité.

#### b. Modèles de réaménagement

Dès les années 1950, de grandes villes portuaires des Etats-Unis (Boston, Baltimore, San Francisco,...) initient un mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires en milieu urbain (à Boston, le secteur d'*Union Wharf* fait l'objet d'un projet de reconversion dès 1956). Ce mouvement qualifié de *waterfront revitalisation* va être considéré comme un modèle efficace pour valoriser les anciens espaces portuaires au cœur des villes et ainsi va progressivement se diffuser en Amérique du Nord puis dans le monde.

En Europe, les villes portuaires britanniques sont les foyers des premières grandes reconversions. Dans les années 1980, l'opération d'urbanisme des *London Docklands* s'inspire du modèle américain pour recomposer le vaste quartier des bassins portuaires à l'est de la ville (2.200 ha). La reconversion s'effectue selon trois axes majeurs : la création d'une *Entreprise Zone* bénéficiant d'avantages fiscaux

destinée aux activités industrielles légères, la création d'une seconde City (*Canary Wharf*) et la réalisation de lotissements résidentiels haut-de-gamme. Ces grands points constituent un cadre dans lequel s'insèrent de multiples réalisations publiques et surtout privées.

Dans ce contexte, le réaménagement va principalement incomber aux collectivités publiques locales qui vont certes s'efforcer d'attirer de nouvelles activités mais aussi de respecter l'intérêt général et de répondre aux attentes et aux besoins de leur communauté.

Aujourd'hui de nombreux projets de réhabilitation de friches portuaires voient le jour, plus seulement pour recomposer un espace délaissé, mais aussi pour redynamiser une interface et de redéfinir au sein de la ville portuaire les relations entre la ville et son port.

### **c. Nouvelles fonctions**

Les nouvelles fonctions des espaces portuaires vont s'organiser autour de grands thèmes correspondant aux modes de valorisation et aux valeurs actuelles :

#### L'environnement et les loisirs

Les préoccupations environnementales et paysagères constituent un enjeu urbain essentiel. Comme toutes les villes, les villes portuaires doivent répondre à des attentes et à une forte demande des habitants pour une amélioration de leur cadre de vie. Le réaménagement est l'occasion de valoriser un territoire central jusqu'ici plutôt répulsif. Dans les recompositions, un soin particulier est donné à la constitution d'espaces ouverts, à la qualité esthétique du traitement architectural, aux fonctions récréatives et ludiques qui permettent de "consommer" l'environnement. L'eau est largement utilisée pour servir de décor naturel et agréable propice aux loisirs contemporains : promenades piétonnes et cyclistes au bord de l'eau, parcs (*Waterfront Parks* à Boston, Hong Kong,...), restaurants, commerces, complexes cinématographiques (Southampton,...), aquariums (Sydney, Baltimore,...). Parfois, l'eau sert aussi de support pour accueillir des fonctions portuaires renvoyant à un environnement maritime apprécié : marinas (Toronto, Barcelone,...), quais et gares maritimes pour l'activité de croisières (Québec, Bordeaux,...).

#### La recherche et la technologie

Les villes se doivent d'abriter des secteurs technologiques importants en relation avec les secteurs tertiaires et industriels, pour conforter leur dynamisme, leur modernité et leur capacité d'innovation. Les activités scientifiques, de recherche, d'enseignement supérieur peuvent être regroupées dans des technopoles intégrées à la nouvelle centralité. L'implantation de bâtiments universitaires (Le Havre, Dunkerque,...) entre souvent dans les recompositions, car elle induit une certaine dynamique facilitant le mouvement de reconquête : animation importante et création d'autres activités (commerces, logements).

#### Les fonctions tertiaires

Leur nombre important et leur concentration sont synonymes pour la ville de commandement économique et de puissance. Les implantations de directions administratives (Dunkerque,...), de *World Trade Centers* (Baltimore, Le Havre,...), de sièges sociaux (Londres,...), de palais des congrès (*Convention Centers* à Sydney, Baltimore,...), de centres commerciaux (*Festival Markets* à Boston, New Orleans,...) doivent permettre à la ville portuaire d'accroître son influence, d'attirer des flux (tourisme, entreprises) et de renforcer une vocation régionale, nationale ou internationale. Il s'agit

de remplacer les traces du secteur productif traditionnel, qui n'est plus synonyme de puissance et relégué à la périphérie, en une multitude de services vecteurs du développement économique. Les ports, quant à eux, ont la possibilité de s'appuyer sur certaines activités et compétences de leurs villes pour proposer de nouveaux services et capter de nouveaux flux. Ainsi, le développement de fonctions tertiaires liées à l'activité portuaire constitue parfois la base de certaines opérations de réaménagement dans lesquelles la ville et le port travaillent ensemble dans l'optique d'un développement commun (Kop Van Zuid à Rotterdam, Euroméditerranée à Marseille,...).

### La culture

Les activités culturelles participent à la nouvelle dynamique des villes portuaires, à la fois comme pôles d'attraction touristique et comme outils économique. Les villes portuaires ont tout intérêt à faire valoir leur spécificité culturelle pour attirer des flux. Pour cela, elles peuvent s'appuyer sur leur passé industriel et maritime pour valoriser un patrimoine : réhabilitation de bâtiments et de matériel, musées maritimes (Sydney, Liverpool, Dunkerque,...), centres de culture maritime et portuaire (Anvers, Rotterdam,...). Les espaces portuaires délaissés, à travers leur histoire et leur vacuité, sont aussi le support de diverses manifestations culturelles et des forums privilégiés de la création architecturale.

#### **d. Les enjeux des friches portuaires**

De manière générale, les opérations de reconversion sont motivées par la valorisation économique des sites à partir de leurs composantes (qui constituent des potentialités) et ont pour objectif la promotion de la ville portuaire et son développement économique.

### Promotion de la ville et du port (environnement, image, identité)

Alors qu'il était parfois d'usage de séparer le cadre de vie et le développement économique, leur interdépendance est aujourd'hui reconnue. L'environnement est un facteur de développement qui prend une place grandissante dans les stratégies économiques. Pour attirer des flux et des richesses, la ville portuaire se doit d'être agréable, moderne, belle, intelligente, en un mot attractive. L'aménagement devient donc un moyen de promotion au service du développement et doit ainsi répondre aux demandes sociales et économiques actuelles.

Dans la plupart des cas, la valorisation des espaces délaissés va se fonder sur un rapport au bord de l'eau, les villes s'efforçant d'en faire un cadre agréable et attractif pour l'implantation de fonctions urbaines. Il va paraître important de faire valoir une certaine spécificité propre à la ville portuaire, pouvant constituer un supplément d'attractivité. A cette fin, la valorisation du caractère maritime et portuaire de ces espaces peut constituer un facteur de différenciation propre à la ville, afin que l'image qu'elle renvoie ait plus de portée et soit mieux identifiable.

L'enjeu va être de représenter l'histoire et la vocation portuaire sans l'opposer à une opération tournée vers l'avenir. Les villes vont souvent s'efforcer de donner un caractère moderne à leur vocation maritime pour mieux l'intégrer dans une composition. L'histoire devient alors élément de marketing urbain, afin de faire émerger une nouvelle image maritime, utilisant le passé pour justifier et promouvoir une tradition d'échanges et attirer des flux notamment touristiques. Cette volonté s'exprime à travers une politique patrimoniale, qui consiste à reconvertir d'anciens bâtiments en les adaptant à des usages modernes, l'organisation de manifestations culturelles et la réalisation de

musées. L'image maritime va donc souvent reposer sur un passé, qui en étant ainsi mis en scène, devient pittoresque et entretient une certaine nostalgie.

### Positionnement international des villes portuaires

Pour assurer leur développement, les villes vont chercher à attirer, concentrer et dynamiser le maximum de flux afin de se positionner solidement à une échelle régionale, nationale ou internationale.

L'enjeu va être de redonner aux villes portuaires ce rôle d'interfaces internationales, donc de rétablir localement une certaine synergie entre fonctions portuaires et urbaines afin d'accompagner et stimuler le processus de métropolisation à travers les fonctions d'intermédiation et d'échanges et de permettre une meilleure insertion et intégration de la ville portuaire dans le commerce européen et/ou international.

Pour attirer de nouveaux trafics, développer de nouveaux services et accroître ses capacités commerciales, le port a besoin de s'appuyer sur la ville, qui est apte à mobiliser les forces productives de biens et de services immatériels nécessaires. La recomposition peut aussi être l'occasion de développer de nouvelles fonctions portuaires (commerce, télécommunications, trafics,...) au sein d'un environnement urbain vecteur d'échanges. Le renforcement des compétences et des services locaux peut ainsi constituer une base pour établir une stratégie collective de reconquête. Dans ce cas, il s'agit d'envisager la recomposition comme un moyen de retranscrire une nouvelle relation entre la ville et le port, de créer une synergie porteuse de développement au service du réaménagement et de la ville portuaire dans son ensemble.



## 2. Choix des cas d'étude



Bristol est la plus grande ville dans le sud-ouest de l'Angleterre, Avec une population de 393.900 habitants en 2004, Bristol est la sixième ville d'Angleterre et la dixième du Royaume-Uni.

Sa prospérité a grandi avec son port, qui a maintenant déménagé à Avonmouth. Plus récemment la ville est devenue un centre pour l'industrie aérospatiale, une ville étudiante d'importance et un centre reconnu pour les arts et la culture.

*Carte 1 Carte de la Grande Bretagne*



Bordeaux est une ville du sud-ouest de la France, chef-lieu de la région Aquitaine, préfecture du département de la Gironde. Elle fait partie de la Communauté urbaine de Bordeaux. La commune est peuplée de 230 600 habitants (2005).

La métropole bordelaise est la 6e de France et sa région connaissent un dynamisme démographique très favorable et s'inscrivent parmi les régions les plus attractives de France. La ville est un pôle aéronautique et spatial majeur en Europe, et le rendez-vous de tous les experts vitivinicoles du monde.

*Carte 2 Carte de la France*

Depuis 1947 Bordeaux est jumelé à la ville de Bristol. Outre leurs liens historiques, Bordeaux et Bristol ont de nombreuses similitudes qui offrent de fortes potentialités de coopération dans les domaines de l'économie, de la culture, du sport, de l'éducation et de l'enseignement supérieur.

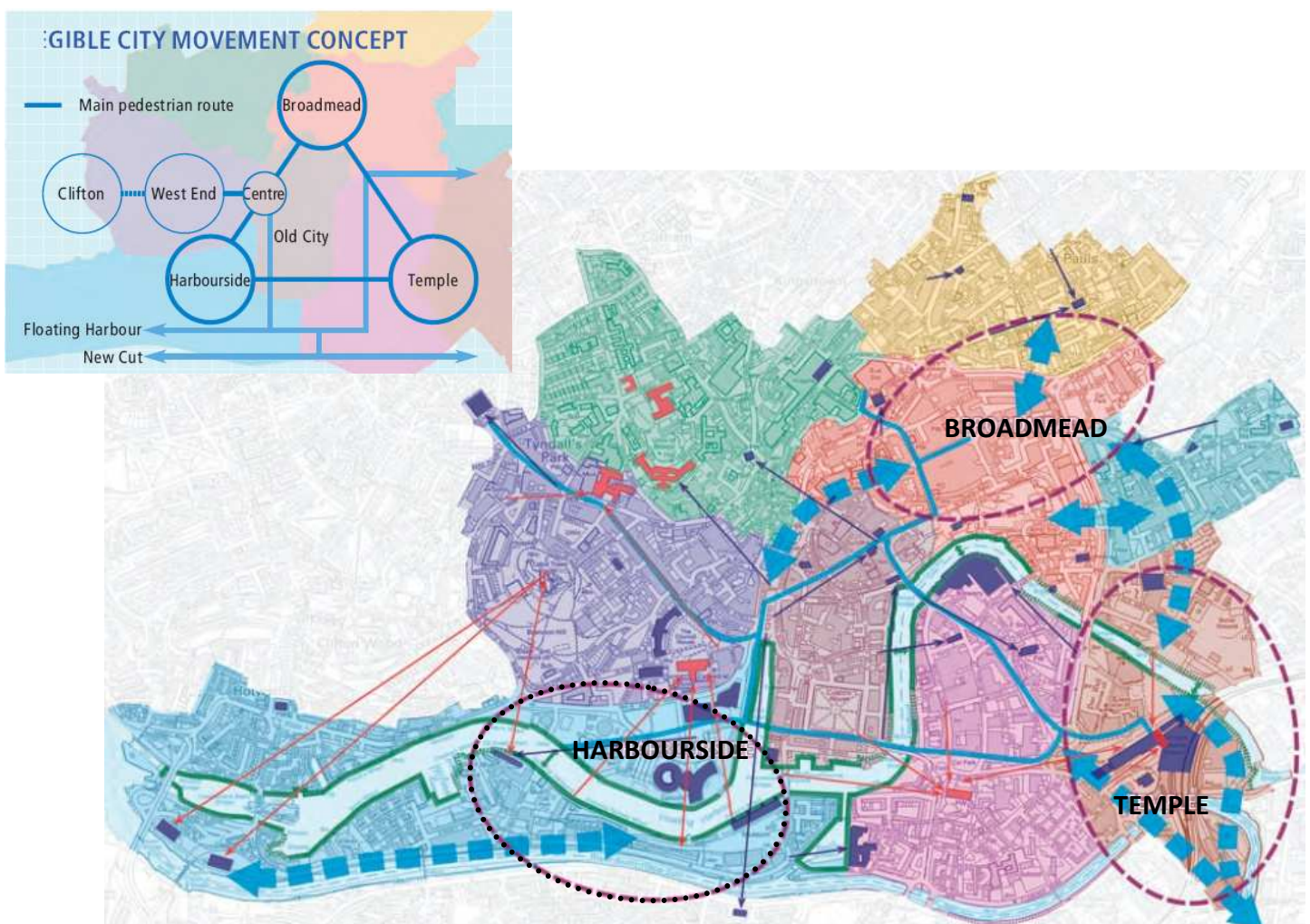
### III - Etude comparée de Harbourside à Bristol et les quais de Bordeaux

#### 1. Le projet Harbourside de Bristol

Le *Bristol City Centre Strategy* (Stratégie du centre ville de Bristol), publié pour la première fois en 1998, énonce un certain nombre d'objectifs clés autour du but d'établir Bristol comme la capitale régionale du sud-ouest de l'Angleterre.

Son *Urban Design Framework* (Cadre d'Urban Design) divise la ville en neuf quartiers. Trois d'entre eux sont définis comme étant les principaux sites de régénération, tous situés au centre ville:

- Harbourside
- Broadmead
- Temple



Carte 3 Bristol : les quartiers de régénération prioritaires

Le choix a été fait d'étudier le réaménagement de l'ancien site portuaire Harbourside.

Situé sur une friche industrielle de 26 hectares à proximité du centre ville (Broadmead) et la gare principale (Temple), la rénovation du port de Bristol, Harbourside, offre une série d'espaces publics soigneusement conçus, de nouveaux usages à vocation de loisir pour les anciens bâtiments

industriels rénovés et des nouveaux logements, créant ainsi un nouveau quartier attractif pour la ville.

L'un des traits distinctifs du centre ville de Bristol est son port, situé sur l'Avon qui serpente à travers la région. Suite au déclin des docks, dans les années 1960, le conseil municipal avait prévu de raser cette zone dans l'optique de construire de nouvelles infrastructures routières. Cependant ces plans ont été abandonnés pour des raisons financières dans la récession du début des années 1970, ainsi la zone, composante importante du patrimoine de la ville a pu être sauvé.

Le port occupe 26,4ha en plein cœur de la ville, concentré sur le port historique, l'ancien chantier naval et industriel composé de *Canon's Marsh* (marais Canon) et de *Wapping Wharf*.

Le secteur est actuellement en pleine mutation. Autrefois zone de port traditionnel avec ses industries connexes, caractérisés par des quais, des grues et des chantiers, il est désormais un quartier à la mode avec discothèques, restaurants, musées, tandis que les visiteurs apprécient les balades en bateau, les terrasses de cafés, boutiques et galeries d'art.

L'ouverture des quais a constitué un axe essentiel de la politique actuelle de la ville. Il s'agissait notamment de la création d'une berge promenade s'étendant sur plusieurs kilomètres. Tout le développement au bord de l'eau ont dû permettre l'accès au public.

Un autre principe clé est que, une bonne partie du tissu historique du port devait être maintenu dans la mesure du possible. Cette politique a permis aux activités nautiques les plus traditionnelles d'être conservées, y compris les constructeurs de bateaux et des restaurateurs. Les navires ont été transformés en restaurants flottants, tandis qu'un ferry relie cette zone en développement au centre ville et à la gare en amont.



Photo 19 Harbourside, le long de l'Avon



## a. Histoire

La régénération a commencé de façon ponctuelle dans le début des années 1980, avec une première série de principes de développement établis par la ville. Ces premiers projets ont principalement constitué en des programmes d'habitat de faible densité, pour les parties les plus éloignées du centre ville. De vastes superficies de port plus proche du centre ville sont restées abandonnées car plus difficiles à aménager, tel était le cas des entrepôts de tabac, dépôts de charbon et gares de triage des trains de marchandise. En plus d'être pour la plupart pollués, ces terrains étaient également en multipropriété - avec l'une des principales parties prenantes : Imperial Tobacco désintéressée par le développement de cette zone.

Le début de la régénération du site a été marqué par la décision, dans le milieu des années 1980, de la *Lloyds Bank* de construire leur centre social sur ces quais. Même si impopulaire auprès du public, la ville a décidé de donner son consentement à la *Lloyds Bank*. Fait inhabituel pour des importants docks comme ceux-ci, la ville a conservé le contrôle global, et aucune société d'aménagement n'a été formée.

La ville en a fait une politique pour que le port conduise à la régénération du centre, en devenant une nouvelle orientation pour le patrimoine, les arts et le tourisme, et en devant inclure soit une salle de concert ou une piscine. La ville a pu obtenir un accord avec les propriétaires terriens pour que le projet de développement favorise l'implantation d'équipements publics. Les soi-disant "sponsors" du port ont signé un accord, qui, bien que manquant statut légal, a été un facteur clé dans la régénération de la zone, grâce à cet "esprit de coopération".

## b. Processus de développement

Le processus de régénération implique plusieurs propriétaires fonciers, y compris *Bristol City Council* (Ville de Bristol) et *British Rail* (opérateur pour le système ferroviaire britannique), ainsi que les développeurs (*@t-Bristol*, *Crosby Homes*, *Crest Nicholson* et *JT Group*).

Le *Harbourside Sponsors' Group* a été créé en 1993 pour promouvoir et faciliter la régénération de la zone au niveau stratégique, et les consultants *Drivers Jonas* ont présentés un cadre de développement pour le groupe en 1993.

Le *Local Plan* a plus tard identifié l'ensemble du port comme site de régénération prioritaire de la Ville, et le *Concept Planning Group* (composé de plusieurs architectes locaux) a été chargé d'améliorer les relations du port avec son contexte urbain, leur projet a été approuvé au début 1994. La précédente faible densité de développement a été remplacée par une densité de populations de plus de 150 personnes par hectare. 25% de la superficie totale a été mis de côté en tant que sphère publique, qui est considéré par certains comme l'une des plus grandes réussites du projet. L'ensemble de la zone est facilement accessible par les visiteurs, avec de grandes places et de larges corridors qui mènent à la promenade le long du port.

Une procédure de compétition a été utilisée pour sélectionner l'équipe de conception et de planification, en 1998 le plan de régénération du port a été acceptée et intégré au *Local Plan*.

Le *Harbourside Design Forum* a été créé en 1994 afin de conseiller la Ville sur la conception urbaine et architecturale, et avec un examen détaillé lors de phases de planification et de consultation, de

grands efforts ont été faits pour assurer l'objectivité et la transparence de cette première phase. La construction a commencé en 1998. En juillet 1998, la Ville a confirmé *Crest Nicholson* comme partenaire de développement pour le reste de la zone *Canon's Marsh*.

En 1999, l'opposition locale aux propositions du développeur *Crest Nicholson* (notamment le manque de concertation dans son projet) a abouti au rejet par la ville des plans de développement initiaux. Une proposition révisée et une nouvelle consultation a suivi, pour designer de nouveaux concepteurs (*Edward Cullinan Architects*). Le nouveau schéma d'aménagement a été approuvé en 2000, il est organisé autour de nouveaux espaces publics et de trois principaux axes. Le nouveau schéma d'aménagement, comprend plus de 1,5 hectares de paysage accessible, l'achèvement du *Millennium Square*, une *Millenium Promenade*, et un schéma piéton jusqu'à la cathédrale. Le projet a été approuvé en août 2001 et devrait durer jusqu'en 2010.

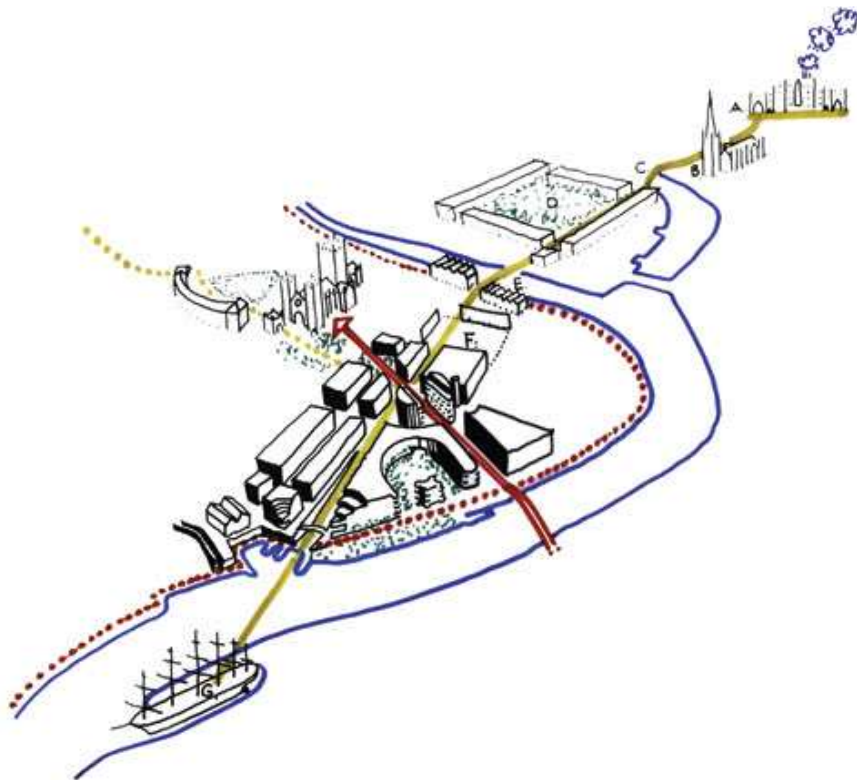


Figure 7 Schéma de développement par Edward Cullinan Architects

### c. Les nouvelles fonctionnalités

#### Loisir et Economie

- Promouvoir la mixité des usages ;
- Conserver les entreprises existantes;
- Remodeler l'*Industrial Museum* en nouveau *Museum of Bristol* ;
- Assurer une meilleure promotion des services et attractions d' Harbourside.

Le développement du quartier de loisir, fournit un catalyseur pour la régénération du port, et crée une attraction régionale pour les loisirs, le tourisme et les arts. Le centre d'art national Arnolfini , le *Watershed Media Center*, le centre d'architecture, le *Museum of Bristol* (actuel *Industrial Museum*) ainsi que le complexe *@t-Bristol*, sont d'autant de structures qui attirent de nombreux visiteurs, boostant ainsi l'économie locale et ajoutant de la vie et de la vitalité au quartier. L'offre de loisir est complétée par de nombreux restaurants, cafés, bars et magasins le long des quais.

Au sud du port, autour de *Gas Ferry Road*, la mixité entre ateliers et cases commerciales, particulièrement dans l'industrie des arts et du media, crée de l'emploi et contribue encore plus à ajouter de la vie aux docks.

Malgré que le site ne soit pas a vocation commerciale, les commerces ont un rôle important dans le processus de régénération et dans le fonctionnement du site. L'extension des bureaux de *Lloyds Bank* a été une première étape cruciale pour le développement. D'avantage de bureaux sur les deux rives, notamment le siège de *Clerical Medical Insurance Group*, dans un souci de mixité des fonctions, contribue au succès du site.



Photo 20 Centre d'art National Arnolfini et Industrial Museum



Photo 21 Watershed Media Center

### Vivre à Harbourside

- Créer des espaces résidentiels à travers la reconversion et le redéveloppement de sites vacants ;
- Développer l'offre résidentielle accessible à tous.

Le quartier comprend plusieurs zones résidentielles, notamment dans l'ouest de la zone. Aux propriétés du 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> siècle de *Dowry Square*, *Oakfield Place* et *Cumberland Road*, s'ajoute des résidences modernes à *Baltic Wharf*, *Rownham Mead*, *Poole's Wharf* et *Capricorn Quay*. Le plus grand potentiel résidentiel réside dans la régénération des anciens sites *Gas Works* et des arrières du musée industriel.

### Transports et déplacements

- Participer à la réduction du trafic à travers le centre ville ;
- Améliorer la sécurité piétonnière et cycliste ;
- Améliorer l'accès et le déplacement vers et à travers le quartier.

Des mesures pour réduire l'importance des voitures sur le site ont bien évidemment été mises en place, comme des aménagements piétons et cyclables, reliés au réseau existant du centre ville. La création du *Brunel Mile* notamment relie les nouveaux espaces publics et les principales attractions du site avec la gare *Temple Mead*. Les promenades des quais ont été réaménagées pour renforcer la vocation récréative des docks.

Le service de ferry mis en place dans le port fournit non seulement un moyen de transport viable mais aussi une importante attraction touristique.

Les transports publics ont eux aussi été développés, au niveau de *Cumberland Bassin* et le long de *Hotwell Road*, créant ainsi le lien avec *Ashton Vale Park-and-Ride* au centre ville.



Photo 22 Ferry à Baltic Wharf



Photo 23 Pero's Bridge reliant les 2 rives



### Caractère et paysage

- Développer un réseau d'espaces publics, d'itinéraires piétons et cyclables bien conçus ;
- Améliorer les promenades des quais ;
- Intégrer l'art dans les nouvelles constructions et l'espace public ;
- Coordonner une stratégie globale de mobilier urbain ;
- Améliorer l'accès aux personnes à mobilité réduite ;
- Améliorer le système d'éclairage public.

La structure historique d'aménagement et le patrimoine maritime laissent dans le quartier une variété importante de équipements et bâtiments caractéristiques de docks. L'importance de la zone pour les bristoliens et les visiteurs, ainsi que sa contribution à l'image de la ville a demandé un traitement spécifique, entre haute qualité et respect des caractéristiques historiques. L'aspect ouvert du site ainsi que la topographie des environs crée des vues à l'intérieur et en dehors de la zone : *Clifton Wood*, *Brandon Hill* et la cathédrale de Bristol sont des sites qui doivent être vu depuis le port et desquels on doit voir le port, d'où l'importance de les relier physiquement et visuellement.



Photo 24 Vue sur la cathédrale depuis Harbourside

La régénération de la zone est une opportunité unique pour créer un environnement de qualité avec un réseau viaire intégré et des espaces publics enrichies des interventions d'artistes. Deux nouveaux espaces publics majeurs ont ainsi été créés : *Millenium Square* et *Anchor Square*.

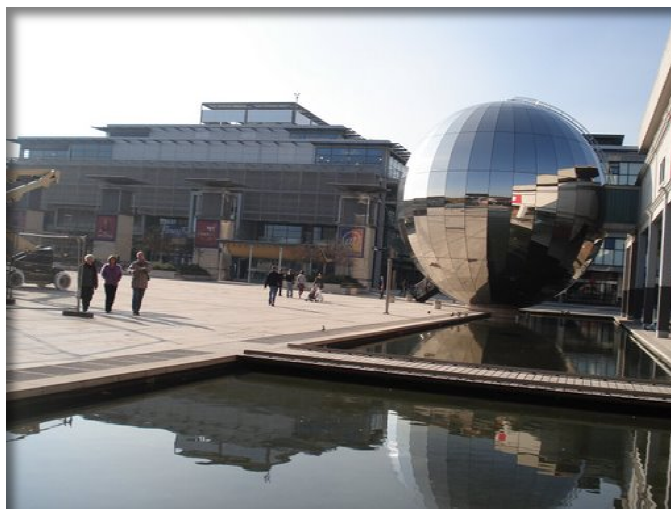


Photo 25 Millenium Square

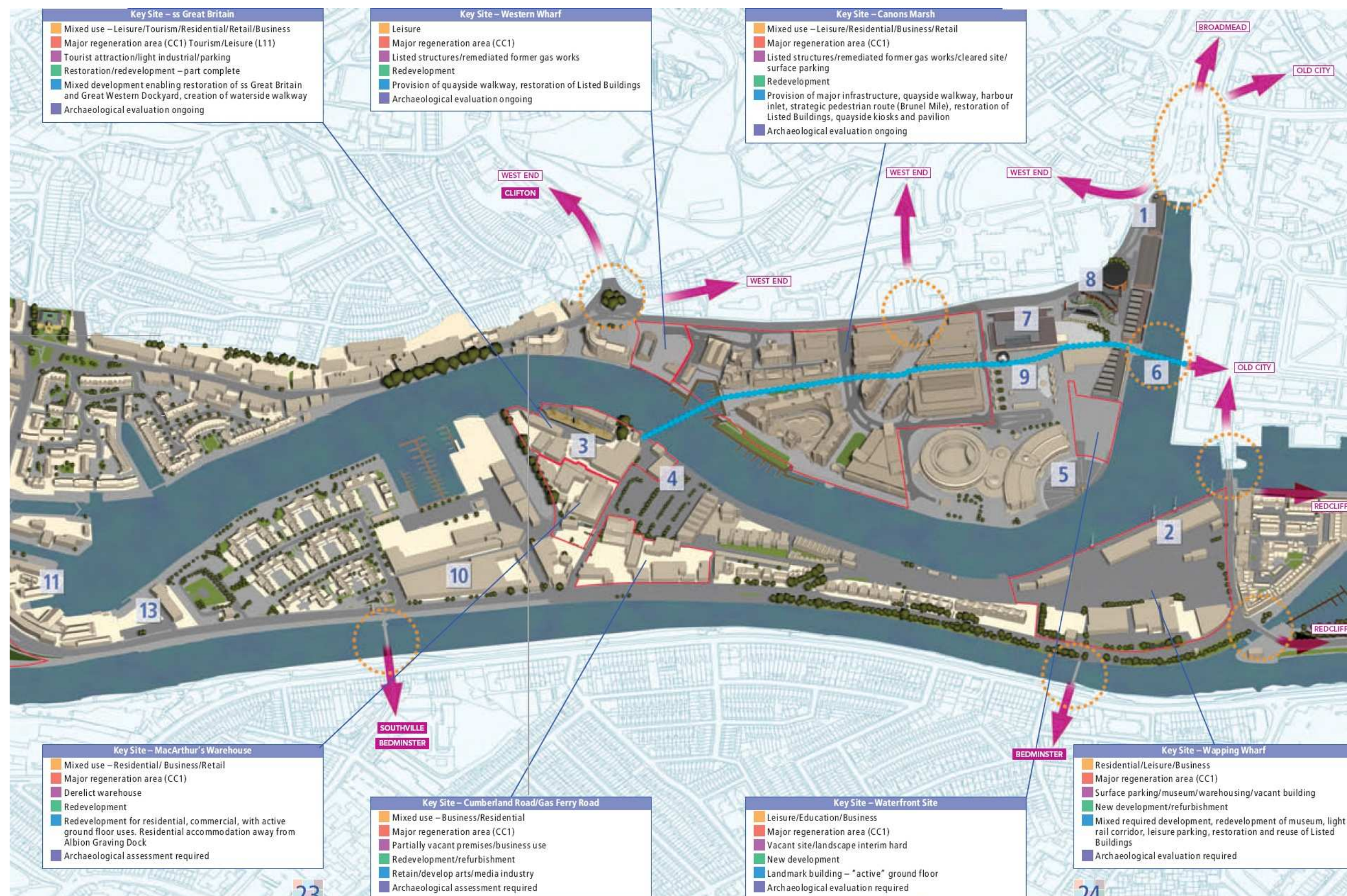


Photo 26 Anchor Square





1. The Watershed Media Center
2. Bristol Industrial Museum (futur Museum of Bristol)
3. Ss Great Britain
4. Brunel's Extreme Iron
5. Lloyds TSB
6. Pero's Bridge
7. Explore @t-Bristol
8. Wilwalk @t-Bristol et Cinéma IMAX
9. Millenium Square
10. Spike Island Arts Centre and Studios
11. Underfall Yard and Patent Slip historic docks engineering works
13. Baltic Wharf Leisure Centre



Carte 4 Plan d'ensemble de l'aménagement d'Harbourside



#### d. La culture: rôle clé dans le réaménagement du port

Bristol a longtemps été reconnu comme une des principales villes historiques en Europe. Aujourd'hui encore la culture est un fort potentiel de la ville, elle a d'ailleurs été finaliste lors de l'attribution du titre de Capitale Européenne de la Culture en 2008.

Bristol est réputé pour sa musique (berceau notamment du trip-hop avec Massive Attack), son industrie cinématographique (le siège de *Aardman Animations, Ltd*, producteurs de Wallace et Gromit, se situe à Bristol), ses artistes (le peintre du 18<sup>ème</sup> siècle Thomas Lawrence, Francis Greenway et plus récemment le graphiste Banksy).

C'est cette richesse culturelle que Bristol valorise, le projet Harbourside rentrant dans cet objectif de valorisation.

#### Importance du patrimoine dans le projet d'Harbourside

Le développement de l'industrie maritime du 17<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> siècle à Bristol, ainsi que la révolution industrielle qui a entraîné le développement de chemins de fer, industries et de commerces a laissé un important patrimoine à la ville. Outre les réhabilitations d'entrepôts (*Arnolfini gallery* et *Watershed Media Center*, musées d'art contemporain, photographie et cinéma), la valorisation du *SS Great Britain* ainsi que de l'*Industrial Museum* sont des exemples qui montrent le fort accent mis sur la préservation et surtout la valorisation culturelle du site.

Le *SS Great Britain*, le tout premier navire océanique à moteur à hélice et à coque de fer, a été construit à Bristol et lancé en 1843. Il est aujourd'hui en cours de restauration dans la même cale sèche au cours de laquelle il a été construit, devenant ainsi un attrait de taille.



Photo 27 *SS Great Britain*

Aussi, du côté sud du port, l'*Industrial Museum* (situé dans les anciens entrepôts) est actuellement remodelé comme le nouveau *Museum of Bristol*. Ce projet de 18 millions de livres, soutenu par le *Heritage Lottery Funded*, sera achevé en 2009. Il exposera l'histoire des docks de Bristol, en soulignant tant son passé maritime, et le développement des nouvelles industries du 20<sup>ème</sup> siècle.

L'attraction exposera également les possibilités de l'avenir de la ville - et l'intérêt des visiteurs pour aider à façonner la vision de la ville dans les prochaines décennies et au-delà. Le nouveau bâtiment du musée a été conçu par les architectes *LAB Architecture Studios*. Il préserve la façade historique du bâtiment et s'assure que le travail des grues et de voies ferrées des quais continueront à être un élément clé du paysage du port.



Photo 28 Le futur Museum of Bristol

#### Importance de l'art : le Bristol Public Art Strategy appliqué à Harbourside

Toujours dans l'objectif de valoriser son potentiel artistique, outre l'organisation du *Bristol Harbour Festival* (festival de musique organisé à Harbourside), la ville a mis en place le *Bristol Public Art Strategy*, stratégie qui intègre l'art public dans les processus de planification et d'aménagement, en complément à une bonne conception et gestion urbaine. Cette politique a été approuvée par la Ville en 2000, elle vise à intégrer l'art public dans les principaux projets de renouvellement et de promouvoir l'identité de la ville et de ses quartiers.

La stratégie se fait à travers une large consultation avec des artistes, des urbanistes, architectes et *urban designers*, des fournisseurs de services, et autres acteurs travaillant ensemble dans le domaine public.

Ces objectifs clés de la stratégie sont les suivants :

- Reconnaître la valeur ajoutée qu'un programme culturel, accessible et diversifié, d'art public peut avoir sur le public ;
- Donner un cadre cohérent de conseils pour permettre à tous les acteurs concernés de créer des lieux de qualités ;
- Promouvoir la valeur des liens entre la recherche, de la consultation, du marketing et de l'éducation, éléments intégrant les projets d'art public ;
- Générer du travail et des revenus pour les artistes, créateurs et plus généralement le secteur des industries créatives ;
- Soutenir un programme annuel de travaux permanents et d'installations temporaires d'artistes dans l'espace public, pour établir Bristol comme une ville moderne, européenne, sûre et lisible.

Cette politique n'est pas propre à Bristol, elle est portée par l'*Arts Council England* (Conseil des Arts d'Angleterre) qui supporte la valeur apportée par les artistes qui travaillent sur l'espace public. Une excellente architecture, un bon urban design et des exemples d'instinctifs d'art public sont selon eux des éléments qui apportent une haute qualité aux espaces publics, tout en contribuant à créer des distinctions locales et un « sens du lieu ». Les arts permettraient donc de réunir les personnes, en développant un sens du partage et une identité, caractéristiques vitales pour enrichir et intégrer les communautés. Les arts et la culture en général sont selon eux des composantes importantes des processus de régénération de la ville.

De telles politiques de promotion des arts publics sont également appliquées à Gateshead, Dundee et Manchester.

Cette stratégie a été appliquée au renouvellement du port. On peut noter les interventions suivantes :

- le *Lightwall* conçu par des architectes éclairagistes, apporte le mouvement et la couleur au *Millenium Square* ;
- le banc des artistes Langlands and Bell, gravé des noms de domaines de 45 pays, représentant l'expérience, la circulation mondiale de communication, la collaboration et l'échange ;
- *Parallax*, 200 mètres de fibre optique traversant *Cathedrale Walk*, et reliant les ensembles résidentiels de chaque cotés.

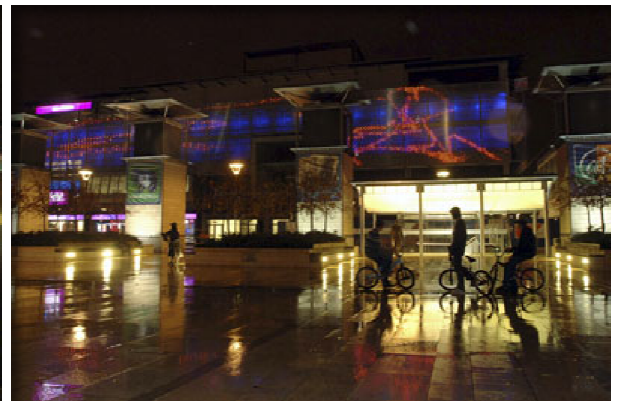


Photo 29 *Lightwall*, *Millenium Square*



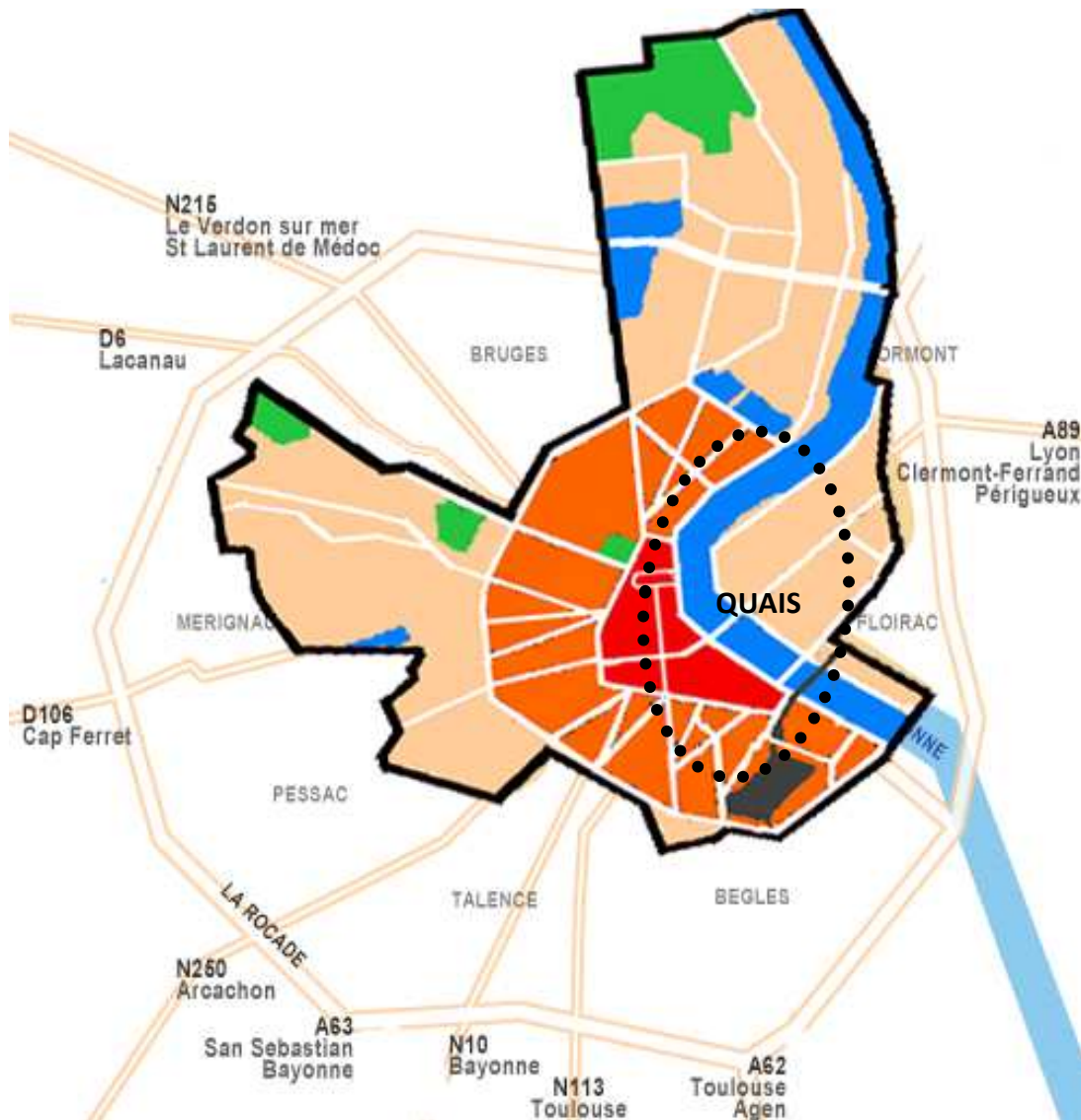
Photo 30 *Banc de Langlands and Bell*



Photo 31 *Parallax*

## 2. Le réaménagement des quais de la Garonne à Bordeaux

La Garonne, large de cinq cents mètres au cœur de la ville de Bordeaux, forme une véritable coupure dans la ville, différenciant ainsi les deux rives : d'un côté la ville historique (rive gauche) et de l'autre le quartier de La Bastide (rive droite). Ces quais représentent un linéaire de plus de quatre kilomètres en cœur de ville, et abritent le Port autonome jusqu'à la disparition des activités industrielles et portuaires et la cessation de ces terrains en 1982. Inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, les friches de chaque rive imposaient donc de repenser l'espace des quais, zone à fort potentiel.



Carte 5 Carte générale de Bordeaux





Carte 6 La Garonne et les quais de Bordeaux

### a. Histoire

Les rives de la Garonne ont fait l'objet de nombreux projets d'aménagement au cours des trente dernières années. Dès la fin des années 1970, sous la municipalité de Jacques Chaban-Delmas, une première réflexion a été lancée, suivant trois préoccupations principales : la requalification des quais rive gauche, la reconquête du quartier de la rive droite et la création d'un nouveau franchissement du fleuve. Ces préoccupations seront également celles des nombreux projets, réflexions et études menées sur la zone jusqu'à aujourd'hui.

En 1986, à l'initiative du maire Jacques Chaban-Delmas, un groupe de réflexions sur la rive gauche est créé (le Cercle de la rivière) et une société d'aménagement pour le quartier de la Bastide en 1987 (Ardeur). Le groupe de travail Cercle de la Rivière conclut à la nécessité d'une reconquête prioritaire de la rive gauche, façade historique de la ville.

Une première ébauche d'un programme est mise en forme par deux jeunes architectes, Bertrand Nivellet et Denis Saiz. Il propose un aménagement en deux séquences principales : un premier espace rendu aux piétons et aux animations temporaires par l'enterrement de la circulation, et un autre dédié aux activités économiques. Cette contribution fait référence au *Moll de la Fusta* à Barcelone, où l'autoroute urbaine séparant le centre-ville du port a été transformée et intégrée dans un aménagement qui donne la priorité aux espaces publics.

La société Ardeur quant à elle est en charge de la programmation et de la réalisation de l'opération ZAC des Queyries, 100 hectares de friches urbaines à aménager. Comme urbaniste de la ZAC, c'est Ricardo Bofill qui est recruté (il vient de réaliser le quartier Antigone à Montpellier). Le quartier doit

accueillir un centre d'affaires, de nombreux équipements socioculturels et des logements. Le projet, considéré comme trop ambitieux sur le plan économique et immobilier, est retiré par la municipalité en 1993 et sa mise en œuvre reportée.

En réaction au projet Bofill, mais aussi à celui du Cercle de la rivière, une consultation internationale « Bordeaux – Port de la Lune » est organisée en 1989 par le centre d'architecture Arc-en-Rêve avec l'appui de Jacques Chaban-Delmas. Cet appel d'idées mise sur la médiation et sur le savoir faire de concepteurs invités (William Alsop et John Lyall, Philippe Chaix et Jean-Paul Morel, Jean Nouvel, Christian de Portzamparc, Rem Koolhaas, Santiago Calatrava et Zaha Hadid). Il leur est demandé d'enrichir le débat sur l'identité de la ville et du fleuve par un travail de création architecturale en amont de toute programmation urbaine. Leurs réflexions publiées et exposées en 1990, sont critiquées, qualifiées de « culturelles et utopistes » (Marcel Roncayolo, 1990), elles ne s'imposent pas dans les milieux décisionnels, n'offrant pas de solution concrète.

Face à l'accumulation de projets et le manque de vision d'ensemble, un groupe d'expertise urbaine indépendant est mis en place en 1991, avec pour mission de réfléchir sur l'avenir des deux rives. Le groupe recommande de lancer un appel à candidatures pour l'étude d'un projet d'ensemble.

En 1992, Dominique Perrault est choisi par Jacques Chaban-Delmas pour mener une d'étude sur quatre cents hectares de friches industrielles et portuaires de part et d'autre du fleuve : revitalisation de la rive droite et réaménagement des quais rive gauche. Le plan d'orientation urbaine « Bordeaux les deux rives » paraît en juin 1994. Il préconise une trame urbaine inscrite dans les traces de l'histoire, et suggère un programme s'adaptant au rythme de la libération des terrains et à la capacité des investissements. L'apport principal du projet est probablement d'avoir reconnu et confirmé la dissemblance entre les deux rives en mettant l'accent sur la dominance urbaine de la rive gauche et en maintenant à la rive droite son caractère paysager. Son projet ne connaît pas de réalisation concrète à cette époque, cependant un grand nombre des ses propositions seront utilisés dans les projets ultérieurs.

Parallèlement les discussions controversées du projet de métro, mis en échec en 1994, reflète l'évolution des visions politiques et urbanistiques à la fin du mandat de Jacques Chaban-Delmas. Pour cette municipalité, la solution couteuse du métro représentait le symbole de la modernité, alors que le tramway était associé au passé. Initialement prévu uniquement sur la rive gauche, le tracé du métro devait relier les grandes opérations de restructuration urbaine et desservir seulement le centre ville. Mais la situation est inversée en faveur d'une desserte du quartier de la Bastide.

## **b. Processus de développement**

Avec l'arrivée d'Alain Juppé à la tête de la municipalité en 1995, les projets connaissent un nouveau souffle. Ses objectifs sont : rendre à Bordeaux sa centralité perdue et redynamiser les tissus existants, appuyer le développement de la ville sur le fleuve et reconquérir son patrimoine. Il s'accompagne du choix d'un transport collectif en site propre, le tramway, décidé par le conseil communautaire pour les vingt-sept communes de l'agglomération. Trois quartiers en difficulté du centre-ville, tous situés en bordure de la Garonne, les trois « B » (Belcier, Bastide, et Bordeaux Nord (Bacalan et Bassin à flot), sont désignés comme territoires d'intervention prioritaire. Pour mieux les désenclaver et les irriguer, ils doivent être desservis par le tramway. La mise en place d'une ligne sur

les quais est alors associée à la réorganisation et à la requalification de cet espace, ainsi qu'à la redéfinition de son lien avec le centre-ville et les quartiers périphériques.

En 1996, un programme d'opération pour les rives du fleuve est présenté dans le « projet urbain pour la ville de Bordeaux ». Il est caractérisé par l'accent mis sur la « culture urbaine » des lieux et la nécessité de mettre en valeur le patrimoine bâti de la ville :

- Aménager des places de quartier ;
- Intervenir sur le patrimoine scolaire et les petits équipements ;
- Mettre en place un Plan lumière ;
- Restaurer les monuments historiques ;
- Reconvertir les hangars sur les quais ;
- Réhabiliter les immeubles et ravalier des façades des quais

La requalification des espaces publics est un élément clé du projet, avec la réappropriation des quais rive gauche et l'aménagement du parc des berges rive droite. La définition d'un schéma directeur et d'un vocabulaire des espaces publics permet de lancer un programme d'aménagement de dix espaces publics par an et une ligne de mobilier urbain. L'accent est mis sur l'harmonie des matériaux et le « génie du lieu ».

Un concours d'architecture et d'ingénierie pour la requalification de la rive gauche est lancé en 1999. Le périmètre de l'aménagement concerne une bande de cinq kilomètres de long et de quatre-vingt mètres de large, d'une superficie de quarante-deux hectares. Le comité de pilotage réuni par le maire définit les actions retenues pour l'aménagement et fixe l'organisation globale des quais, directives que doivent respecter les concepteurs dans leur proposition. Le périmètre est divisé en cinq séquences :

- Un parc paysager de loisirs urbains ;
- Une séquence à vocation culturelle, touristique et commerciale ;
- Le prolongement de l'esplanade des Quinconces vers le fleuve ;
- Un programme associant tourisme, commerces et loisirs ;
- Des activités tertiaires et, commerciales et culturelles liées à la réhabilitation des hangars du Bassin à flot.

L'Atelier Corajaud est lauréat du concours en 2000 et chargé d'un plan directeur d'aménagement d'ensemble. Pour le paysagiste, les quais appartiennent à la catégorie des espaces publics « emblématiques » qui symbolisent l'histoire de la ville et demandent une approche modeste dans la transformation du site. Le projet propose de « jardiner les quais », d'aménager des parcs et de planter des arbres sur le bord du fleuve, tout en respectant les orientations définies par la Ville. La recherche d'une qualité urbaine fait ici surtout référence au confort, à la civilité et à l'urbanité.

L'aménagement des quais est conduit sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté urbaine qui est gestionnaire du domaine public de cette rive. L'ancienne emprise portuaire plus en aval du fleuve, toujours sous la responsabilité du Port autonome, a fait l'objet d'un appel d'offre à aménagement en 1998-1999. Cet espace est promis à une réhabilitation-reconversion consacré à des activités tertiaires, commerciales et culturelles. Le réaménagement des 40 000 m<sup>2</sup> de terre-pleins et des quatre hangars a été confié à un groupement de maîtres d'ouvrage privés. Les quartiers riverains en



bordure du fleuve font l'objet d'une restructuration : le quartier des Chartrons dans le cadre d'une ZAC, et les quartiers Saint-Michel, Saint-Pierre et Sainte-Croix dans le cadre d'Opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH).

Sur l'autre rive, le quartier de La Bastide est en pleine mutation. En 1997, Dominique Perrault, confirmé dans son rôle d'architecte conseil de la rive droite, élabore en association avec l'urbaniste bordelais Alain Charrier un schéma d'aménagement des quartiers de la rive droite, la Plaine des Queyries, dans lequel s'inscrit la ZAC « Cœur de Bastide », créée en 1998. Ce nouveau quartier de trente hectares, aujourd'hui en voie d'achèvement, comprend des logements, un pôle universitaire, des bureaux, un multiplex de cinéma et divers équipements publics et privés. Les berges, longées par une piste cyclable, doivent à terme être aménagées en parc de trois hectares relié au nouveau jardin botanique déjà en place, large bande de six cents mètres de long perpendiculaire à la Garonne.

Le nouveau parc doit s'inscrire dans de vastes continuités paysagères le long du fleuve selon un projet du paysagiste Michel Desvigne, chargé en 2004 par la Communauté urbaine de Bordeaux d'élaborer un plan guide pour les rives droites de la Garonne. Celui-ci prévoit un système de parcs boisés, gérés selon des méthodes forestières, qui prendraient place au fur et à mesure de la libération des terrains et s'immisceraient dans les quartiers en suivant d'anciens tracés hydrauliques ou des infrastructures existantes.

L'une, urbaine et civilisée, l'autre, plus naturelle, les deux rives de la Garonne conserveront finalement leur physionomie façonnée au fil du temps. Deux territoires d'une même ville cependant toujours éloignés l'un de l'autre en l'absence d'un nouveau franchissement de la Garonne.

#### **a. Nouvelles fonctionnalités**

##### Les cinq séquences des quais: l'accent mis sur les espaces publics

La carte suivante illustre le découpage des quais en cinq séquences :

- Séquence 1 : entre la rue Peyronnet et le cours Alsace Lorraine : **Quai Sainte-Croix**
- Séquence 2 : du cours Alsace Lorraine aux allées d'Orléans : **Quai Richelieu**
- Séquence 3 : des allées d'Orléans au cours Xavier-Arnozan : **Quai Louis XVIII**
- Séquence 4 : du cours Xavier-Arnozan au cours du Médoc : **Quai des Chartons**
- Séquence 5 : du cours du Médoc à la rue Lucien Faure : **Quai Bataclan**



Carte 7 Les séquences du réaménagement des quais de Bordeaux

#### *La séquence 1 : Quai Sainte-Croix*

Un parc de 5 hectares sera aménagé selon les plans du paysagiste M. Corajoud, le long de la Garonne. Il offrira de larges pelouses pour se détendre, s'amuser et jouer au ballon. Des aires de jeux seront aménagées pour pratiquer, entre autre, du street-hockey, du beach-volley, du fitness ou du basket. Et l'on se baladera même à pied, à vélo ou en roller sous le pont de pierre. Un nouveau parking souterrain Salinières offre 400 places sur 5 niveaux et présente des œuvres de l'artiste bruxellois Marin Kasimir.



**Photo 32 Tramway sur la Place Bir-Hakeim**

#### *La séquence 2 : Quai Richelieu*

Bordeaux est doté depuis fin juillet 2006 du plus grand miroir d'eau du monde (3 450m<sup>2</sup>), situé face à la Place de la Bourse. Imaginé par le fontainier Jean-Max Llorca, le système permet de faire apparaître l'un après l'autre un effet miroir (avec 2 cm d'eau sur une dalle en granit) et un effet brouillard pouvant atteindre jusqu'à 2 mètres de hauteur. De part et d'autre, deux grands jardins seront aménagés avec des plantations basses pour dégager la vue : le Jardin des Lumières. Ils évolueront au fil des saisons et au rythme de la nature. Des allées piétonnes et des placettes aménagées en feront un lieu de promenade. La place de la Bourse est pavée. Des candélabres classiques, respectant l'esprit d'origine de la place, ont été installés et la fontaine des Trois Grâces a retrouvé sa place centrale après une importante restauration.

Trois parcs de stationnement souterrains interconnectés ont été créés : sous la place de la Bourse, sous la place Jean Jaurès et sous le cours du Chapeau Rouge.



**Photo 33 Le miroir d'eau Place de la Bourse**



**Photo 34 Le jardin des Lumières**



### *La séquence 3 : Quai Louis XVIII*

Au pied de la plus grande place d'Europe, la célèbre place des Quinconces, et face à la magnifique perspective sur le fameux méandre du Port de la Lune, sera plantée une immense pelouse sur 15 000 m<sup>2</sup>. En pente douce, cette «prairie des Girondins» rejoindra la Garonne. Le mail des platanes sera préservé. Le premier pôle d'échanges du réseau du tramway et du réseau des bus de l'agglomération fonctionne dorénavant allée d'Orléans à proximité des deux nouveaux parkings souterrains Bourse et Jean Jaurès. Devant la Bourse Maritime, l'espace à vivre sera pavé. Sur le plateau, de grandes pelouses pourront accueillir des différents types de manifestations et notamment des expositions.



Photo 35 Prairie des Girondins

### *La séquence 4 : Quai des Chartrons*

Entre le cours Xavier Arnoz et le cours du Médoc, la séquence des Chartrons a "ouvert le bal" de l'aménagement des quais. Au pied des façades restaurées des immeubles du 18<sup>ème</sup> siècle, le visage des quais de demain y prend forme : les trottoirs élargis accueillent les piétons et les terrasses de restaurants, de cafés, la contre-allée facilite l'accès aux commerces et la circulation des riverains et le boulevard à quatre voies a été éloigné. A terme, le couloir en site propre des bus sera remplacé par la plate-forme du tramway.

Sur le plateau, on trouve déjà un marché dominical et un marché biologique, des jeux d'enfants, une guinguette, et cinq placettes ouvertes vers les Chartrons. Un muret de pierre sépare le plateau de la promenade au bord du fleuve. A intervalles réguliers, un platelage de caillebotis permet de s'asseoir, de pique-niquer, d'assister aux spectacles, de s'allonger.



Photo 36 Quai des Chartrons

#### *La séquence 5 : Quai Bacalan*

Le hangar H14 a été le premier des anciens entrepôts portuaires à bénéficier d'une rénovation spectaculaire qui exprime tant le respect du patrimoine architectural régional que le devenir des quais. Transformé par la Mairie de Bordeaux, il est aujourd'hui géré par Congrès et Expositions de Bordeaux comme le Parc des Expositions et le Palais des Congrès.

Un parc des Berges continuera jusqu'au pont d'Aquitaine et une halte-nautique sera aménagée.

Son dock offre une vue imprenable sur le fleuve et la promenade des quais. Depuis 2004, les hangars 15 à 19 connaissent eux aussi une seconde vie sur les thèmes du tourisme, de la culture, des loisirs et des commerces. Ils offrent 900 places de stationnement non visibles de l'extérieur. Des placettes aménagées s'ouvrent vers le quartier.

Le nouveau Hangar 20 a été créé pour accueillir Cap Sciences, association qui œuvre pour le développement de la connaissance de la science et de la recherche. Le nouveau pont levant Bacalan-Bastide devrait relier les deux rives en 2008 avec un transport en commun en site propre et une piste cyclable.



**Photo 37 Quai de Bacalan**

### Les ZAC à proximité des quais: l'accent mis sur la diversité fonctionnelle

Outre l'aménagement des quais, quatre ZAC situées en continuité rentrent dans l'opération, puisqu'elles participent à son attractivité et permettent de répondre aux objectifs de diversité des fonctions fixés par le projet d'aménagement des quais.

Il s'agit de :

- La ZAC Bassins à Flot (en projet)
- La ZAC des Chartons
- La ZAC cœur de Bastide
- La ZAC Bastide 2 (en projet)



**Carte 8 Les ZAC à proximité des quais de Bordeaux**

### *La ZAC des Bassins à flot*

Le site des Bassins à flot s'étend sur une centaine d'hectares compris entre les boulevards, Bordeaux Lac et la Garonne. Il offre aujourd'hui un potentiel majeur de reconversion, suite au départ progressif des activités du port de Bordeaux qui a laissé place à des friches. L'arrivée du tramway fin 2007, début 2008, la mise en service du pont Bacalan-Bastide et la requalification de la rue Lucien Faure assureront à ce quartier une position centrale au cœur de l'agglomération. Une étude de définition a été confiée à une équipe constituée autour de l'architecte Antoine Grumbach. Elle fonde le projet de réalisation d'une opération d'aménagement sous la forme d'une ZAC. Il s'agit de créer un nouveau quartier au sein duquel on puisse retrouver une mixité des fonctions et développant des activités nouvelles :

- des programmes de logements dont la typologie répondra à la diversité des besoins : réalisation d'environ 2 400 nouveaux logements
- un programme de création d'hôtels d'activité
- une série d'équipements publics correspondants aux deux premiers points

A terme ce sont 5 000 nouveaux habitants qui pourraient venir s'installer dans ce nouveau quartier. Ce projet permettra d'affirmer la vocation du plan d'eau pour la plaisance.



**Photo 38 ZAC des Bassins à flot**



### *La ZAC des Chartons*

Le quartier des Chartrons est situé sur les quais de Bordeaux rive gauche. Ses activités traditionnelles (négoce du vin en particulier) l'ont en grande partie, progressivement déserté, laissant de vastes espaces en friches.

Les collectivités ont décidé avec l'aide de la société Domofrance, aménageur, d'organiser la reconversion de ces espaces pour y développer un habitat résidentiel.

Le projet vise à redonner à ce site une qualité urbaine et à renforcer l'attractivité du centre ville. La reconversion de friches urbaines permet la réalisation de programmes mixtes de logements (logements locatifs et en accession à la propriété), d'activités tertiaires et de services (plus de 6000m<sup>2</sup>). L'implantation d'équipements publics (notamment un gymnase aménagé dans un ancien hangar) favorise l'animation et la réhabilitation des îlots existants.



**Photo 39 La ZAC des Chartons**

### *La ZAC Cœur de Bastide*

L'opération d'aménagement de la ZAC Cœur de Bastide, initiée à partir de l'ancienne gare d'Orléans transformée en complexe cinématographique, est aujourd'hui en cours d'achèvement. Elle a rendu visible la revitalisation de la rive droite.

D'une superficie de 29 hectares, cette opération accueille désormais des équipements emblématiques : le nouveau Pôle universitaire de gestion, le Centre national de la fonction publique territoriale d'Aquitaine, la maison polyvalente de quartier, les serres du Jardin Botanique, une nouvelle galerie commerciale, le siège du journal Sud-Ouest. On peut désormais venir à la Bastide pour se loger ou se divertir mais également pour consommer et pour apprendre.

La réalisation de la troisième tranche d'Appolonia (îlot F) constitue la dernière étape du programme de logements réalisés sur la ZAC, soit au total près de 800 logements. Une autre opération d'importance viendra marquer l'achèvement de la ZAC : la réalisation d'un immeuble de 12 000 m<sup>2</sup> de surfaces de bureaux derrière le parking du Mégarama (îlot B).

L'importance du projet urbain s'équilibre avec 11 hectares d'espaces verts : 4 hectares pour le parc des berges, 5 hectares pour le jardin botanique, 2 hectares pour les coulées vertes privatives aménagées par les opérateurs.

La ZAC Cœur de Bastide a été concédée par la Communauté urbaine à Bordeaux métropole aménagement (BMA) pour une durée de 8 ans.



*Photo 40 Images de la ZAC Cœur de Bastide*

### *La ZAC Bastide 2*

La ZAC Bastide 2 est une nouvelle opération d'aménagement en préparation rive droite, sur une superficie considérable de près de 30 hectares. Elle constitue une opportunité majeure de prolonger l'effet induit par la ZAC Cœur de Bastide et engendrera une nouvelle mutation de la Bastide jusqu'aux ateliers du tramway implantés rue Bouthier en limite de la Zone franche urbaine.

Elle comprend :

- 2 220 à 2 300 logements, de statut diversifié (accession, locatif, logements sociaux ...),
- environ 75 000 m<sup>2</sup> de bureaux,
- environ 40 000 m<sup>2</sup> de commerces et de services,
- environ 4 000 m<sup>2</sup> réservés pour des équipements.

Cette opération sera exemplaire sur le plan de l'éco-construction et du développement durable. Elle s'accompagnera d'une requalification progressive des berges de Garonne en parc paysager jusqu'au débouché du futur pont Bacalan-Bastide. L'idée force pour ce nouveau quartier est de concilier la qualité de vie et une certaine densité urbaine, avec la création d'espaces de proximité, privés dans leur majorité, et bien entendu un vaste parc public.

Elle sera l'occasion de composer une nouvelle façade urbaine majeure le long de l'avenue Thiers en remplacement du faisceau des voies et des bâtiments SNCF depuis longtemps tombés en désuétude. Elle permettra également d'instaurer des liaisons plus fortes avec les quartiers existants de l'autre côté de l'avenue Thiers en prévoyant de créer à terme un transport en commun reliant ce nouveau quartier avec les secteurs de la Benaugue et du bas Floirac.

### 3. Comparaison des projets de Bristol et Bordeaux

A travers la partie précédente, nous avons pu dresser une description des sites Harbourside à Bristol et des quais de Bordeaux. Les données récoltées vont ainsi permettre de compléter la grille d'analyse pour comparer plus finement les deux projets.

#### a. Le projet Harbourside de Bristol

Voir tableau page suivante :

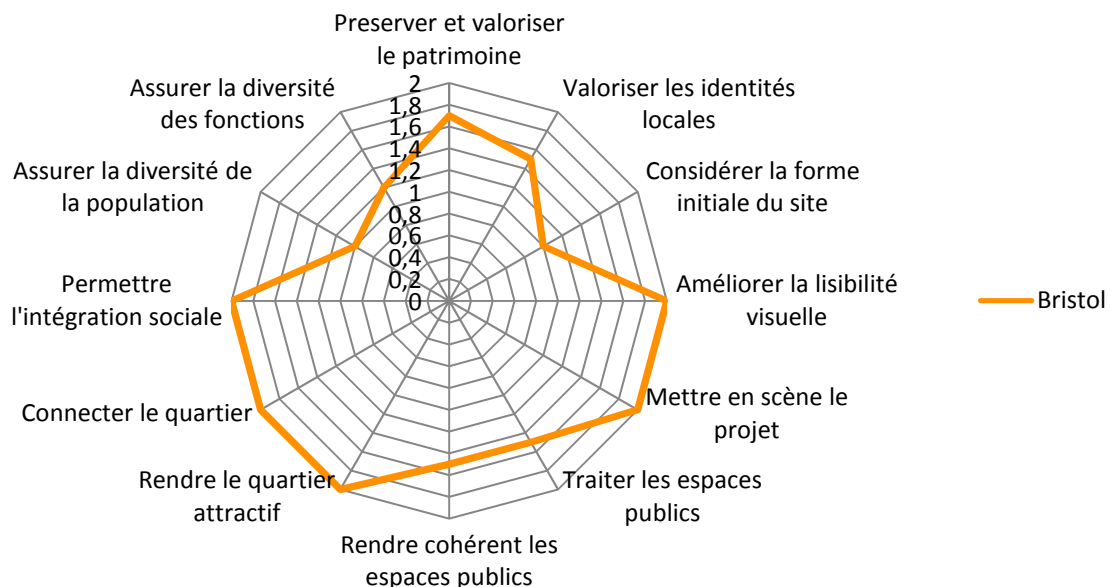
**Tableau 3 Grille d'analyse appliquée au projet Harbourside de Bristol**

En appliquant la grille d'analyse au projet Harbourside de Bristol, il apparaît que se sont les principes de **lisibilité** et d'**intégration** qui sont les plus pris en compte. La notion de lisibilité très marquée dans le projet montre bien que la ville utilise le site pour se « vendre » : le projet doit être lisible pour être connu, reconnu et attractif. Outre le fait que le projet représente un véritable potentiel de développement pour la ville, il peut être également un outil de marketing urbain.

Tous les autres principes sont respectés, aucun d'eux n'est totalement absent du projet.

L'accent mis sur la culture se retrouve bien dans l'analyse : à travers l'identité, l'intégration et la diversité.

L'aménagement des espaces publics est quant à lui vu plutôt sous un angle « social » (amélioration du lien social, création de nœud d'interaction social, valorisation des savoirs-faires locaux...) ainsi que pour valoriser l'identité et la créativité locale.



**Figure 8 Moyenne des objectifs du projet Harbourside à Bristol**

Principes	Objectifs	Critères	Analyse	
			Note	Argumentaire
identité	préserver et valoriser le patrimoine	mise en valeur du patrimoine architectural	2	Réhabilitation d'entrepôts, bateaux Préservation de façades, voies ferrées, grues...
		mise en valeur du patrimoine naturel	1	Mise en valeur de l'Avon
		requalification de friches	2	<i>Canon Marsh, Wapping Warf</i> Site de Gas Works requalifié en zone résidentielle
	valoriser les identités locales	valorisation de l'identité culturelle	2	Implication d'artistes Musées Valorisation du patrimoine historique
		valorisation des savoirs faire locaux	1	Implication d'artistes
	considérer la forme initiale du site	respect de la configuration actuelle des bâtiments	2	Préservation de la trame d'aménagement historique Préservation des bâtiments
		intégration du projet dans son paysage	1	
		utilisation de matériaux et de méthode de construction locaux	0	
lisibilité	améliorer la lisibilité visuelle	renforcement des points de vue et des perspectives	2	Perspective vers <i>Clifton Wood, Brandon Hill</i> et la cathédrale
		création de points de repères	2	Places et espaces publics
	mettre en scène le projet	mise en scène nocturne	2	Intervention d'éclairagistes <i>Lightwall, Parallax</i>
		mise en scène événementielle	2	<i>Bristol Harbour Festival</i> Marché artisanal
qualité des espaces publics	traiter les espaces publics	espaces verts et plantations	0	
		éclairage	2	Intervention d'éclairagistes <i>Lightwall, Parallax</i>
		mobilier urbain	2	« Ligne » de mobilier urbain
		intégration de l'art dans l'espace public	2	<i>Bristol Public Art Strategy</i>

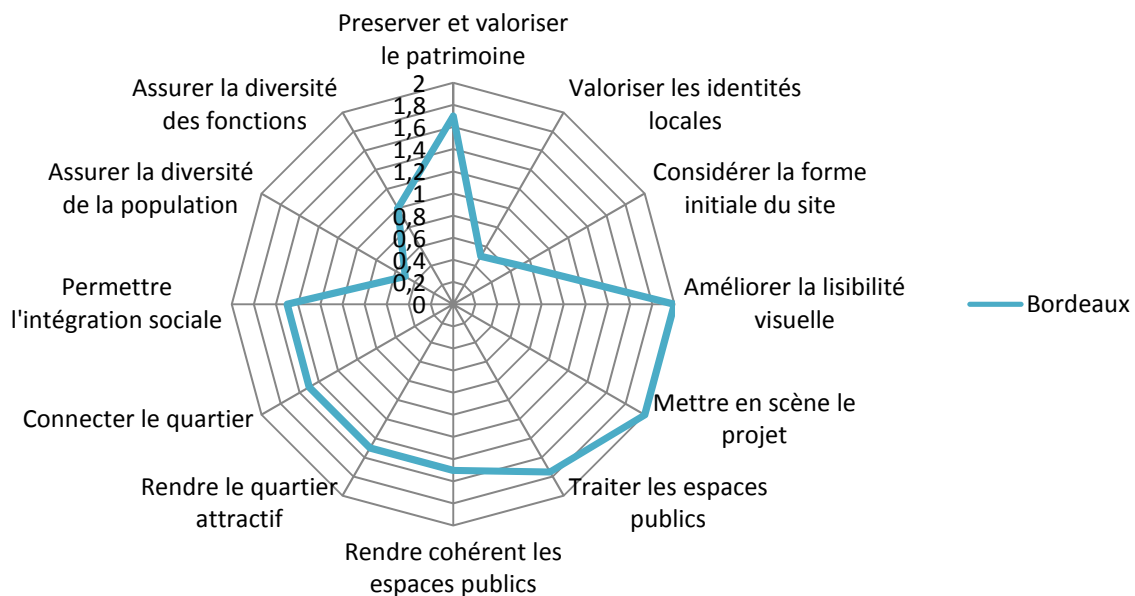
	rendre cohérent les espaces publics	stratégie d'aménagement commune	1	« Ligne » de mobilier urbain
		liaison des espaces publics	2	Promenade des quais <i>Brunel Mile</i>
intégration	intégrer dans le tissu urbain existant	relation entre les bâtiments dans la rue	-	
		relation entre les bâtiments et la rue	-	
	rendre le quartier attractif	espaces de vie et de rencontre	2	Places et espaces publics Musées
		activités ou d'équipements attractifs	2	Musées, commerces, bars et restaurants
	connecter le quartier	cheminements piétons et cyclistes	2	Piste cyclable et piétonnières reliant au centre ville et à la gare <i>Brunel Mile</i>
		systèmes de déplacements alternatifs	2	Ferry Liaison au réseau de transport collectif et aux parkings
	permettre l'intégration sociale	création de nœuds d'interaction sociale	2	Places, espaces publics Musées
		implication de la population au processus de développement	2	Opposition locale au projet initial prise en compte, concertation Implication d'artistes
diversité	assurer la diversité de la population	diversité sociale et économique	2	Induite par la mixité des fonctions
		diversité intergénérationnelle	0	
	assurer la diversité des fonctions	activité économique	2	Bureaux de <i>Loyds Bank, Clerical Medical Insurance Group</i> Industries créatives
		commerces	1	Cases commerciales et ateliers d'artistes
		équipements et loisirs	2	Musée Arnolfini, <i>Watershed Media Center</i> , Centre d'architecture, <i>Museum of Bristol, @t-Bristol</i> . Bars et restaurants
		logements	1	Zone résidentielle : bâtiments du 18 <sup>ème</sup> et 19 <sup>ème</sup> siècle, résidences modernes
		éducation	0	

## b. Le réaménagement des quais de Bordeaux

Voir tableau page suivante :

**Tableau 4 Grille d'analyse appliquée au projet des quais de Bordeaux**

Lors de l'application de la grille d'analyse au projet des quais de Bordeaux, il apparaît nettement que se sont les principes de **lisibilité** et de **qualité des espaces publics** qui sont mis en avant. Comme pour le projet Harbourside de Bristol, la lisibilité est une notion essentielle qui assure la réussite du projet et qui apporte une plus-value dans la promotion de la ville. On remarque cependant ici un déséquilibre plus marqué entre les différents objectifs.



**Figure 9 Moyenne des objectifs du projet des quais de Bordeaux**

La qualité des espaces publics est nettement prise en compte. Ceci correspond bien au principe théorique du Projet Urbain, à savoir faire des espaces publics le cœur du projet, son élément directeur. Dans ce projet la qualité des espaces publics est principalement traitée sous l'angle « environnemental » : création de parcs et jardins, réseau viaire végétalisé...

Le principe d'intégration est lui aussi relativement respecté, ce qui paraît logique pour permettre au projet de faire partie intégrante de la ville.

On peut cependant noter que l'identité et la diversité, même s'ils sont traités, ne sont pas les points clés du projet. Même si le réaménagement des quais, site historique, permet de valoriser l'identité de la ville, les moyens mis en œuvre dans l'aménagement ne font pas apparaître ce principe comme prioritaire.

Enfin, pour la diversité, on a pu voir dans la description du site que seules les ZAC situées à proximité prennent en compte les notions de diversité et de mixité des fonctions. Pris à part, l'aménagement des quais lui-même n'assure pas la diversité, cependant il est plus pertinent de tenir compte des ZAC, même si leur processus d'aménagement est différent, elles sont parties intégrantes du Projet Urbain des quais de Bordeaux.



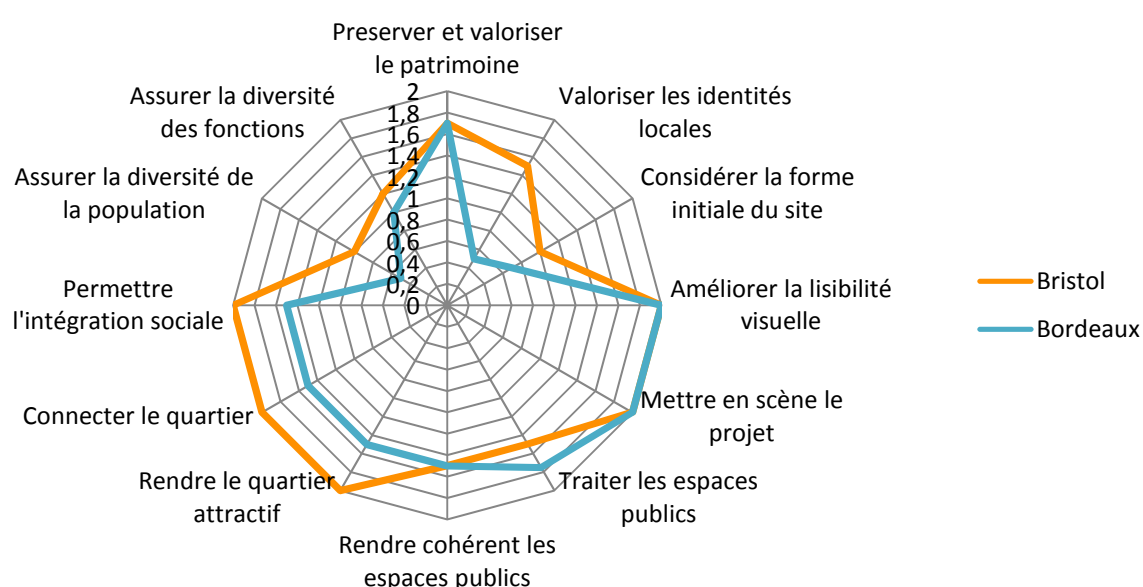
Principes	Objectifs	Critères	Analyse	
			Note	Argumentaire
identité	préserver et valoriser le patrimoine	mise en valeur du patrimoine architectural	2	Restauration bâtiments historiques, ravalements de façades Reconversion de hangars, bâtiments SNCF
		mise en valeur du patrimoine naturel	1	Mise en valeur de la Garonne Espaces verts
		requalification de friches	2	Quais, Bassins à flot, Chartons, Bastide
	valoriser les identités locales	valorisation de l'identité culturelle	1	Valorisation du patrimoine historique
		valorisation des savoirs faire locaux	0	
	considérer la forme initiale du site	respect de la configuration actuelle des bâtiments	1	Préservation des bâtiments
		intégration du projet dans son paysage	1	
		utilisation de matériaux et de méthode de construction locaux	0	
lisibilité	améliorer la lisibilité visuelle	renforcement des points de vue et des perspectives	2	Point de vue sur le méandre du Port de la Lune depuis Place des Quinconces
		création de points de repères	2	Places et espaces publics
	mettre en scène le projet	mise en scène nocturne	2	Plan Lumière
		mise en scène événementielle	2	Marché dominical Marché biologique
qualité des espaces publics	traiter les espaces publics	espaces verts et plantations	2	Jardin Botanique, Jardin des Lumières, prairie des Girondins...
		éclairage	2	Plan Lumière
		meublier urbain	2	« Ligne » de mobilier urbain
		intégration de l'art dans l'espace public	1	Miroir d'eau Œuvres de Marin Kasimir dans le parking Salinière

	rendre cohérent les espaces publics	stratégie d'aménagement commune	2	« Ligne » de mobilier urbain Vocabulaire commun aux espaces publics
		liaison des espaces publics	1	Promenade des quais
intégration	intégrer dans le tissu urbain existant	relation entre les bâtiments dans la rue	-	
		relation entre les bâtiments et la rue	-	
	rendre le quartier attractif	espaces de vie et de rencontre	2	Places et espaces publics (espaces verts surtout)
		activités ou équipements attractifs	1	
	connecter le quartier	cheminements piétons et cyclistes	1	Promenade sur les quais Pistes cyclables
		systèmes de déplacements alternatifs	2	Tramway Bus
	permettre l'intégration sociale	création de nœuds d'interaction sociale	2	Places et espaces verts Airs de jeux, de pique nique, de détente...
		implication de la population au processus de développement	1	Concertation
diversité	assurer la diversité de la population	diversité sociale et économique	1	Dans les ZAC seulement, induite par la mixité des fonctions
		diversité intergénérationnelle	0	
	assurer la diversité des fonctions	activité économique	1	ZAC Bassin à Flot : hôtel d'activité ZAC Cœur de Bastide et Bastide 2 : bureaux
		commerces	1	ZAC Cœur de Bastide : centre commercial
		équipements et loisirs	1	Parc des expositions, Palais des Congrès, Cap Science Bars et restaurants
		logements	1	Seulement dans les ZAC
		éducation	1	ZAC Cœur de bastide : Pole Universitaire de Gestion, Centre National de la Fonction Publique Territoriale d'Aquitaine

Voir tableau page suivante :

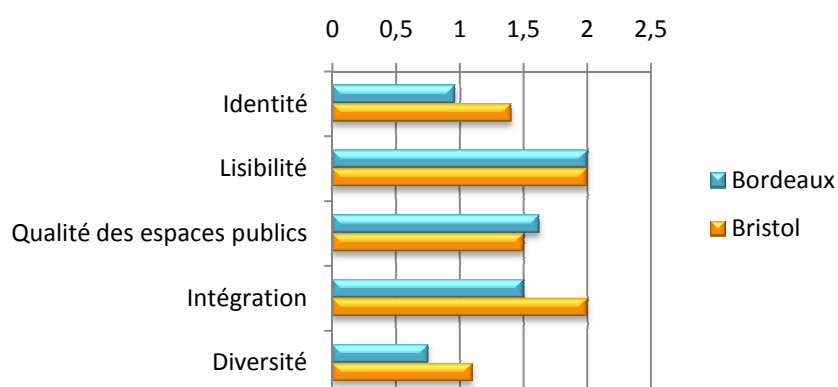
**Tableau 5 Comparaison entre Bristol et Bordeaux des moyennes par principe et par objectif**

En comparant les deux projets, on voit, comme dans la théorie, qu'ils sont assez semblables. Même si le projet français met plus l'accent sur les espaces publics, leur traitement n'est pas cependant absent du projet anglais. Les deux font de la lisibilité et de l'intégration leur priorité, composante essentielle de la promotion territoriale. L'identité (même si plus marquée dans le projet Harbourside) est un élément qui correspond au type de projet, la réhabilitation d'un site historique.



**Figure 10 Comparaison des objectifs de Bristol et de Bordeaux**

Même si les principes sont quelques fois traités de façon différente dans les deux projets, on peut cependant conclure qu'ils sont comparables.



**Figure 11 Comparaison des principes de Bristol et de Bordeaux**

Principes	Objectifs	Moyenne objectif		Moyenne principe	
		Harbourside Bristol	Quais Bordeaux	Harbourside Bristol	Quais Bordeaux
Identité	préserver et valoriser le patrimoine	1,7	1,7	1,4	0,96
	valoriser les identités locales	1,5	0,5		
	considérer la forme initiale du site	1	0,7		
Lisibilité	améliorer la lisibilité visuelle	2	2	2	2
	mettre en scène le projet	2	2		
Qualité des espaces publics	traiter les espaces publics	1,5	1,75	1,5	1,62
	rendre cohérent les espaces publics	1,5	1,5		
Intégration	intégrer dans le tissu urbain existant	-	-	2	1,5
	rendre le quartier attractif	2	1,5		
	connecter le quartier	2	1,5		
	permettre l'intégration sociale	2	1,5		
Diversité	assurer la diversité de la population	1	0,5	1,1	0,75
	assurer la diversité des fonctions	1,2	1		

## IV - Conclusion et limites de l'étude de cas

L'étude de cas a permis de mettre au point un outil de comparaison entre projets d'urban design et projet urbain. L'idée initiale n'étant pas d'étudier tous les aspects de chaque méthode d'aménagement, certains points (comme les documents et les acteurs), ont été délibérément peu analysés.

Lors d'une étude plus poussée il serait donc intéressant de comparer ces concepts dans leur phase pré-opérationnelle, ce qui pourrait certainement permettre de comprendre les différences existantes dans leur réalisation.

De plus il peut être pertinent d'affiner la grille d'analyse, en utilisant plus de critères et surtout des indicateurs mesurables permettant ainsi de supprimer la dimension subjective de la recherche. La détermination des valeurs des indicateurs étant un travail plus long, nécessitant plus de recherches, il n'a pas pu être réalisé lors de ce travail. On peut cependant donner quelques indicateurs qui pourraient être utilisés pour comparer ces projets, ou d'autres, au cours d'un travail ultérieur : il s'agit d'indicateurs de mesure utilisés dans le modèle INDI, outil opérationnel permettant d'évaluer le développement durable de projets de renouvellement urbain en France, mis en place par le SUDEN<sup>6</sup> :

- Pour mesurer l'amélioration de l'attractivité :
  - Nombre d'équipements ou services d'intérêt communal ou d'agglomération pour 1000 habitants
  - Nombre de jours par an marqués par un événement type marché, foire, exposition...
- Pour mesurer la diversité des fonctions :
  - Nombre d'emplois pour 1000 habitants
  - Nombre de commerce de détail pour 1000 habitants
  - Nombre d'équipements et de services publics à moins de 300 m
- Etc...

Enfin, pour ce travail, le choix a été fait de comparer seulement deux exemples correspondant à des projets de requalification de friches portuaires. Cependant les thématiques de projet d'urban design et de Projet Urbain sont multiples. L'étude pourrait donc être élargie en comparant d'autres thématiques de projet (revitalisation de rue commerçante, requalification de place...) et surtout à d'autres échelles.

Consciente des limites de la méthodologie et des résultats de l'étude de cas, on a pu voir qu'en pratique les concepts d'urban design et de projet urbain sont comparables.

On a pu ainsi répondre à la deuxième partie de l'hypothèse, à savoir comment comparer urban design et projet urbain ?

---

<sup>6</sup> SUDEN : Sustainable Urban Development European Network - [www.suden.org](http://www.suden.org)

# Conclusion

Dans un contexte nouveau de mondialisation, métropolisation, développement du secteur des services ainsi que d'accroissement de la compétition entre les territoires, le monde urbain a du et doit encore s'adapter. Ajouté à cela les nouvelles attentes de la communauté, notamment en matière de cadre de vie et de développement durable, les collectivités ont du entreprendre la création d'une nouvelle organisation spatiale et la projection d'une nouvelle image qui correspond à cette société nouvelle.

Cette recherche sur l'urban design et le projet urbain nous a permis d'éclaircir ces deux concepts, de dater leur apparition, de les définir, d'étudier leurs principes ainsi que de comprendre leurs enjeux. En lien avec ces deux méthodes d'aménagement, la notion de marketing urbain a été définie, dans l'optique de comprendre comment les nouveaux enjeux des territoires influent sur leur organisation et leur promotion.

A travers une démarche bibliographique, le concept anglo-saxon d'urban design a pu être analysé. Concept relativement ancien et difficilement définissable, il est aujourd'hui au cœur de l'aménagement et de l'urbanisme et constitue une discipline à part entière, dans les pays anglo-saxons. Activité interdisciplinaire et transversale, elle touche de nombreux domaines de l'aménagement et représente une véritable valeur ajoutée aux projets.

Le projet urbain quant à lui, apparu plus récemment avec la prise de conscience de la nécessité de reconquérir les espaces publics, a également une grande place dans l'aménagement français.

La première partie de la recherche a permis de montrer, que malgré leurs origines quelque peu différentes, en théorie ils concernent des sites aux mêmes enjeux et répondent aux mêmes principes.

La seconde partie du travail a permis de comparer ces deux concepts dans la réalité. Après l'élaboration d'une grille d'analyse, la comparaison de deux projets de réhabilitation de friches portuaires, l'un à Bristol (Angleterre), l'autre à Bordeaux, a permis de mettre en évidence que dans la réalité également urban design et projet urbain sont semblables.

Historique l'urban design est apparu avant le projet urbain, on peut donc penser que ce dernier a été influencé par le concept anglo-saxon. Dans la théorie cependant le projet urbain français semble s'être inspiré des méthodes d'aménagement de l'Espagne, particulièrement de Barcelone. L'enjeu n'est pas de comprendre qui a influencé l'autre, plutôt de voir comment, dans l'avenir, ces deux concepts peuvent se nourrir mutuellement de leurs expériences.

L'urban design peu connu et peu étudié en France mériterait plus d'attention. Parce qu'il est une discipline distincte de l'urbanisme et de l'architecture, qu'il possède ses propres documents d'urbanisme, mais aussi en tant que discipline transversale, répondant aux nouveaux enjeux des territoires urbains d'aujourd'hui, y compris les enjeux du développement durable.



# Bibliographie

- Ashworth, G. J. & Voogd, H. (1990) *Selling the City: Marketing Approaches in Public Sector Urban Planning* (Londres: Belhaven)
- Attoe, W., Logan D. (1992) *American Urban Architecture: Catalysts in the Design of Cities* (Berkeley : University of California Press)
- Baudouin, T. & Collin, M. (1996) *L'après-friches portuaires* in Urbanisme n°291, Paris, pp. 24-32
- Benko, G. (1999) «Marketing et territoire», in Fontan, J-M, Klein, J-L et Tremblay, D-G *Entre métropolisation et le village global*. (Québec : Presses Université du Québec) pp.79-122
- Bourdieu, P. (2000) *Pascalian Meditations* (Cambridge: Polity)
- Carmona, M., de Magalhaes, C. & Edwards, M. (2002) *Stakeholder views on value and urban design*, Journal of Urban Design, 7(2), pp. 145–169
- Carmona M., Tiesdell S. (2007) *Urban Design Reader* (Oxford : Architectural Press)
- Clark, D. (1996) *Urban World, Global City* (Londres: Routledge)
- Cuthbert A. R. (2006) *The Form of Cities: Political Economy And Urban Design* (Oxford: Blackwell)
- Cuthbert A. R. (2003) *Designing Cities: Critical Readings in Urban Design* (Oxford: Blackwell)
- Devillers, C. (1996) *Le projet urbain œuvre* in Les minis PA, n° 2, pp. 49-70 (Paris : Éditions du Pavillon de l'Arsenal)
- Duveau, D. (1994) *Composition urbaine, vers une nouvelle méthode de la forme urbaine?* (Tours : MSV- Université François Rabelais Tours)
- Evans, J. & Hall, S. (1999) *Visual Culture: A Reader* (Londres: Sage)
- Gaudin, J.P. (1997) *Les nouvelles politiques urbaines*. (Paris: Presses Universitaires de France)
- Gold, John R. and Ward, Stephen V. (1994) *Place promotion: the use of publicity and marketing to sell towns and regions*. (Hoboken : Wiley)
- Gordon Cullen, (1971) *The Concise townscape* (Oxford: Butterworth-Heinemann)
- Hedley Smyth (1994) *Marketing the city the role of flagship developments in urban regeneration*. (Londres: E&FN Spon)
- Huet, B. (1992) « Espaces publics, espaces résiduels » in Charre A., (dir.) *Art et espace publics*, (Givors: Maison du Rhône)
- Ingallina, P. (2008) *Projet Urbain* (Paris : Presse Universitaire de France).

- Jacobs, A. & Appleyard, D. (1987) *Towards an urban design manifesto*, Journal of American Planners Association, 53, pp. 112–120
- Jacobs, J. (1997) *The Death and Life of Great American Cities: The Failure of Town Planning* (New York, NY : Modern Library).
- Julier, G. (2005) *Urban designscapes and the production of aesthetic consent*, Urban Studies, 42(5/6), pp. 869–887
- Lang, J. (2005) *Urban Design, a typology of procedures and products* (Oxford: Architectural Press)
- Le Corbusier (1971) *La charte d'Athènes* (Paris : Editions du Seuil).
- Lynch, K. (1981) *Good City Form* (Cambridge, MA: MIT Press).
- Lynch, K. (1998) *L'image de la cité* (Paris : Dunod)
- Madanipour, A. (1996) *Design of Urban Space: An Inquiry into a Socio-Spatial Process* (Chichester: John Wiley).
- Madanipour, A. (2003) *Public and Private Spaces of the City* (Londres: Routledge).
- Madanipour, A., Hull, A. & Healey, P. (Eds) (2001) *The Governance of Place: Space and Planning Processes*
- Merlin, P. & Choay, F. (2005) *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* (Paris : Presse Universitaire de France)
- Ministère de l'Équipement et association A3 Collectif (2002) *Projets urbains en France* (Paris : Le Moniteur)
- Pieterse, E. & Julsen, J. (1999) *Practical approaches to urban governance* in Habitat Debate, 5(4), pp. 7–8.
- Press, M. & Cooper, R. (2003) *The Design Experience: The Role of Design and Designers in the Twenty-First Century* (Aldershot: Ashgate).
- Proulx, M.-U. & Tremblay, D., *Marketing territorial et positionnement mondial . Global positioning of the peripheries with territorial marketing* in Géographie Économie Société 2006/2, Vol. 8, p. 239-256.
- Resina, J.R., Ingenschay, D. (2003) *After-Images of the City* (Ithaca, NY: Cornell University Press)
- Riboulet, P. (1996) *La ville comme œuvre* in Les minis PA, n° 2, pp. 49-70 (Paris : Éditions du Pavillon de l'Arsenal)
- Roncayolo, M. (1990) *La ville et ses territoires* (Paris : Gallimard).
- Rosemberg, M.(2000) *Le marketing urbain en question* (Paris: Economica).

- Rowley, A. (1998) *Private-property decision makers and the quality of urban design* in *Journal of Urban Design*, 3(2), pp. 151–173.
- Sassen, S. (Ed.) (2002) *Global Networks, Linked Cities* (Londres: Routledge).
- Sellers, J. (2002) *Governing from Below: Urban Regions and the Global Economy* (Cambridge: Cambridge University Press).
- Sharp, J., Pollock, V. & Paddison, R. (2005) *Just art for a just city: public art and social inclusion in urban regeneration* in *Urban Studies*, 42(5–6).
- Short, J. R. & Kim, Y. H. (1999) *Globalization and the City* (Harlow, Essex: Addison-Wesley/Longman).
- Sitte, C. (1996) *L'art de bâtir les villes selon ses fondements artistiques* (Paris : Points).
- Smyth, H. (1994) *Marketing the City: The Role of Flagship Developments in Urban Regeneration* (Londres: E&FN Spon).
- Texier, L. (1997) *Une clarification de l'offre d'implantation en marketing territorial : produit de ville et offre de territoire* (Ecully : Groupe ESC Lyon)
- Tibbalds, F. (1992) *Making People-Friendly Towns: Improving the Public Environment in Towns and Cities* (Harlow: Longman).
- Tsiomis, Y. ; Ziegler, V. (2007) *Anatomie de projets urbains- Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg* (Paris : Edition de la Villette).
- Touraine, A. (1995) *Critique of Modernity* (Oxford: Blackwell).
- United Nations Human Settlements Programme Staff (2004) *State of the World's Cities : Globalization and Urban Culture*. (Toronto, ON, CAN: Earthscan Canada)
- Urban Task Force (1999) *Towards Urban Renaissance* (Londres: E&FN Spon).
- Urban Task Force (2005) *Towards a Strong Urban Renaissance* (Londres: Urban Task Force)
- Warnaby, G. & Medway, D. (2004) *The role of place marketing as a competitive response to out-of-town retail developments* in *International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*, 14(4).
- Wynne, D. (1992) *The culture industry the arts in urban regeneration*. (Londres: Avebury)

[www.instituteforurbandesign.org](http://www.instituteforurbandesign.org) - The institute for Urban Design

[www.udg.org.uk](http://www.udg.org.uk) - Urban Design Group

[www.urbantaskforce.org](http://www.urbantaskforce.org) - Urban Task Force

[www.rudi.net](http://www.rudi.net) - Ressource for Urban Design Information

[www.cabe.org.uk](http://www.cabe.org.uk) - CABE - The Commission for Architecture and the Built Environment

[www.lib.berkeley.edu](http://www.lib.berkeley.edu) - University of California Berkeley Library

[www.weburbandesign.com](http://www.weburbandesign.com) - Web Urban design

[www.suden.org](http://www.suden.org) - Sustainable Urban Development European Network

[www.english-heritage.org.uk](http://www.english-heritage.org.uk) – English Heritage

[www.bristol.gov.uk](http://www.bristol.gov.uk) - Bristol City Council

[visitbristol.co.uk](http://visitbristol.co.uk) - Bristol's official tourist information site

[www.edwardcullinanarchitects.com](http://www.edwardcullinanarchitects.com) - Edward Cullinan Architects

[www.bristol-harbourside.co.uk](http://www.bristol-harbourside.co.uk) – Bristol Harbourside

[www.bordeaux.fr](http://www.bordeaux.fr) - Ville de Bordeaux

[www.lacub.com](http://www.lacub.com) - Communauté Urbaine de Bordeaux

# Table des illustrations

## Photos <sup>7</sup>

Photo 1 <i>Le complexe culturel The Lowry (Manchester, GB)</i>	17
Photo 2 <i>Taipei 101 (Taipei, Taïwan)</i>	17
Photo 3 <i>Le pont Erasmus (Rotterdam, Pays Bas)</i>	18
Photo 4 <i>Terminal 5 de l'Aéroport d'Heathrow (Londres)</i>	18
Photo 5 <i>Les docks de Londres : les bâtiments modernes intégrés dans l'environnement bâti ancien</i>	37
Photo 6 <i>Un élément marquant vaut plusieurs indicateurs (Victoria Square, Birmingham)</i>	39
Photo 7 <i>Parc de la Ciutadella</i>	49
Photo 8 <i>Las ramblas</i>	49
Photo 9 <i>Port Olimpic</i>	49
Photo 10 <i>Parc de la Tête d'Or</i>	50
Photo 11 <i>Place de la Bourse</i>	50
Photo 12 <i>Parc de Gerland</i>	50
Photo 13 <i>Ole Bulls Plass – Bergen (Norvège)</i>	51
Photo 14 <i>Piazza del Palazzo di Città – Turin (Italie)</i>	51
Photo 15 <i>Quartier Montorgueil - Paris</i>	52
Photo 16 <i>Rue de la République – Lyon</i>	52
Photo 17 <i>Parc de la Vilette – Paris</i>	53
Photo 18 <i>Parc de Duisburg Nord (Allemagne)</i>	55
Photo 19 <i>Harbourside, le long de l'Avon*</i>	69
Photo 20 <i>Centre d'art National Arnolfini et Industrial Museum*</i>	72
Photo 21 <i>Watershed Media Center *</i>	72
Photo 22 <i>Ferry à Baltic Wharf*</i>	73
Photo 23 <i>Pero's Bridge reliant les 2 rives*</i>	73
Photo 24 <i>Vue sur la cathédrale depuis Harbourside</i>	74
Photo 25 <i>Millenium Square*</i>	74
Photo 26 <i>Anchor Square*</i>	74
Photo 27 <i>SS Great Britain</i>	76
Photo 28 <i>Le futur Museum of Bristol</i>	77
Photo 29 <i>Lightwall, Millenium Square</i>	78
Photo 30 <i>Banc de Langlands and Bell</i>	78
Photo 31 <i>Parallax</i>	78
Photo 32 <i>Tramway sur la Place Bir-Hakeim</i>	85
Photo 33 <i>Le miroir d'eau Place de la Bourse</i>	85
Photo 34 <i>Le jardin des Lumières</i>	85
Photo 35 <i>Prairie des Girondins</i>	86
Photo 36 <i>Quai des Chartrons</i>	86
Photo 37 <i>Quai de Bacalan</i>	87
Photo 38 <i>ZAC des Bassins à flot</i>	89
Photo 39 <i>La ZAC des Chartons</i>	90
Photo 40 <i>Images de la ZAC Cœur de Bastide</i>	91

<sup>7</sup> Les photos marquées d'un astérisque : source : Maï-Lys Regad. Les autres : source : internet



## Cartes

Carte 1 Carte de la Grande Bretagne	67
Carte 2 Carte de la France	67
Carte 3 Bristol : les quartiers de régénération prioritaires	68
Carte 4 Plan d'ensemble de l'aménagement d'Harbourside	75
Carte 5 Carte générale de Bordeaux	79
Carte 6 La Garonne et les quais de Bordeaux	80
Carte 7 Les séquences du réaménagement des quais de Bordeaux	84
Carte 8 Les ZAC à proximité des quais de Bordeaux	88

## Figures

Figure 1 Levels of Place Marketing (Kotler 2002) - traduit de l'anglais	16
Figure 2 Le concept "Serial Visions" de Gordon Cullen dans "Townscape"	22
Figure 3 L'urban design comme l'interface entre urbanisme et architecture	25
Figure 4 La mixité des usages, au sein d'une rue ou d'un bâtiment	40
Figure 5 Exemple de représentation des objectifs du projet	61
Figure 6 Exemple de comparaison des principes généraux des projets	61
Figure 7 Schéma de développement par Edward Cullinan Architects	71
Figure 8 Moyenne des objectifs du projet Harbourside à Bristol	93
Figure 9 Moyenne des objectifs du projet des quais de Bordeaux	96
Figure 10 Comparaison des objectifs de Bristol et de Bordeaux	99
Figure 11 Comparaison des principes de Bristol et de Bordeaux	99

## Tableaux

Tableau 1 Comparaison entre Urban Design et Projet Urbain	57
Tableau 2 Grille d'analyse des projets	62
Tableau 3 Grille d'analyse appliquée au projet Harbourside de Bristol	93
Tableau 4 Grille d'analyse appliquée au projet des quais de Bordeaux	96
Tableau 5 Comparaison entre Bristol et Bordeaux des moyennes par principe et par objectif	99

# Table des matières

<b>AVERTISSEMENT .....</b>	<b>7</b>
<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>8</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>9</b>
<b>PARTIE 1 : LE MARKETING URBAIN .....</b>	<b>12</b>
<b>I - Entre mondialisation et décentralisation : les nouveaux défis des territoires .....</b>	<b>13</b>
1. Mondialisation et élargissement de la concurrence .....	13
2. Décentralisation et mise en valeur du local .....	14
<b>II - Nouvelles évolution du marketing : les enjeux et stratégies de marketing aujourd'hui .....</b>	<b>15</b>
1. Définition.....	15
2. Les enjeux du marketing urbain .....	15
3. Des tactiques diverses pour rendre la ville attractive.....	17
a. Les éléments pour appuyer la promotion territoriale .....	17
- Les infrastructures et équipements .....	17
- Les événements.....	17
- L'image .....	17
- La qualité de vie.....	18
- La population.....	18
b. Les stratégies de promotion territoriale.....	19
<b>PARTIE 2 : L'URBAN DESIGN .....</b>	<b>20</b>
<b>I - L'émergence de l'urban design .....</b>	<b>21</b>
1. L'évolution du contexte des villes .....	21
2. Les origines de l'urban design .....	21
3. L'urban design et l'urbanisme post modern .....	23
<b>II - Définir l'urban design.....</b>	<b>23</b>
1. Portée de l'urban design.....	24
2. Un difficile positionnement de l'urban design .....	25
<b>III - Rôles et défis de l'urban design .....</b>	<b>26</b>
1. Construire la ville: les perspectives des <i>producteurs</i> .....	26
a. La valeur ajoutée de l'urban design.....	26
b. Façonner le produit .....	27
c. Coordonner le processus de développement.....	27
d. Commercialiser le projet .....	27
2. Gérer la ville: les perspectives des <i>régulateurs</i> .....	28
a. Rendre la ville plus compétitive.....	28
b. Façonner l'avenir .....	29
c. Gérer le changement .....	30
d. Contribuer à la bonne gouvernance .....	31
3. Vivre dans la ville: les perspectives des <i>utilisateurs</i> .....	32

a.	Améliorer la façon dont le lieu fonctionne.....	32
b.	Renforcer la valeur symbolique du lieu.....	34
<b>4.</b>	<b>Les défis de l'urban design.....</b>	<b>35</b>
<b>IV -</b>	<b>L'élément clé de l'urban design : la qualité visuelle et esthétique .....</b>	<b>36</b>
<b>1.</b>	<b>Objectifs de l'urban design .....</b>	<b>36</b>
<b>2.</b>	<b>Éléments d'urban design .....</b>	<b>37</b>
a.	Caractère : Un lieu avec sa propre identité .....	37
	Principes généraux:.....	37
b.	Continuité : Un lieu où espace public et privé sont clairement distingués .....	38
c.	Qualité de l'espace public – Un lieu avec des espaces extérieurs attractifs et réussis .....	38
	Principes généraux :.....	38
d.	Facilité de déplacement – Un lieu facile à rejoindre et à traverser.....	39
	Principes généraux :.....	39
e.	Lisibilité – Un lieu qui a une image claire et qu'il est facile de comprendre .....	39
	Principes généraux:.....	39
f.	Adaptabilité – Un lieu qui peut changer facilement.....	40
	Principes généraux:.....	40
g.	Diversité – Un lieu avec de la variété et du choix.....	40
	Principes généraux:.....	40
<b>PARTIE 3 :</b>	<b>LE PROJET URBAIN .....</b>	<b>41</b>
<b>I -</b>	<b>Projet Urbain et composition urbaine.....</b>	<b>42</b>
<b>1.</b>	<b>De la composition urbaine au projet urbain .....</b>	<b>42</b>
<b>2.</b>	<b>Le projet urbain pour répondre au nouveau contexte et redéfinir la composition urbaine .</b>	<b>43</b>
<b>3.</b>	<b>Le projet urbain comme projet global : l'influence de Bologne.....</b>	<b>44</b>
<b>4.</b>	<b>L'émergence du projet urbain en France .....</b>	<b>44</b>
<b>5.</b>	<b>Le projet urbain aujourd'hui : composantes et enjeux .....</b>	<b>45</b>
a.	Portée du projet urbain .....	45
b.	Les enjeux du projet urbain .....	46
<b>II -</b>	<b>Une composante essentielle du projet urbain : l'espace public .....</b>	<b>47</b>
<b>1.</b>	<b>L'espace public considéré comme espace résiduel à la prise de conscience de leur importance.....</b>	<b>48</b>
a.	Les espaces publics délaissés.....	48
b.	Barcelone et Lyon : pionniers et modèles de la reconquête des espaces publics.....	49
c.	La réappropriation des espaces publics en Europe : les différentes mises en œuvre.....	51
	Espace public et mobilité .....	51
	Espaces publics et abandon des infrastructures urbaines .....	52
	L'espace public dans le grand ensemble.....	53
	Les espaces verts : espaces public symboliques .....	54
<b>III -</b>	<b>Le projet Urbain : l'urban design à la française ? .....</b>	<b>56</b>
<b>PARTIE 4 :</b>	<b>ETUDE DE CAS .....</b>	<b>58</b>
<b>I –</b>	<b>Méthodologie de l'étude de cas.....</b>	<b>59</b>

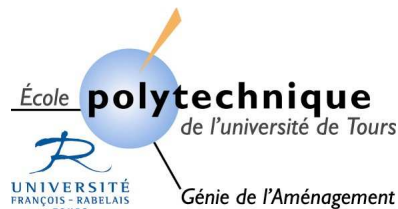
1. Choix des terrains d'étude .....	59
2. Recherche documentaire .....	59
3. Elaboration de la grille d'analyse .....	59
<b>II - La recomposition des espaces portuaires délaissés .....</b>	<b>63</b>
1. Potentialités et enjeux des friches portuaires .....	63
a. Potentialités .....	63
b. Modèles de réaménagement .....	63
c. Nouvelles fonctions .....	64
L'environnement et les loisirs .....	64
La recherche et la technologie .....	64
Les fonctions tertiaires .....	64
La culture .....	65
d. Les enjeux des friches portuaires .....	65
Promotion de la ville et du port (environnement, image, identité) .....	65
Positionnement international des villes portuaires .....	66
2. Choix des cas d'étude .....	67
<b>III - Etude comparée de Harbourside à Bristol et les quais de Bordeaux .....</b>	<b>68</b>
1. Le projet Harbourside de Bristol .....	68
a. Histoire .....	70
b. Processus de développement .....	70
c. Les nouvelles fonctionnalités .....	72
Loisir et Economie .....	72
Vivre à Harbourside .....	73
Transports et déplacements .....	73
Caractère et paysage .....	74
d. La culture: rôle clé dans le réaménagement du port .....	76
Importance du patrimoine dans le projet d'Harbourside .....	76
Importance de l'art : le <i>Bristol Public Art Strategy</i> appliqué à Harbourside .....	77
2. Le réaménagement des quais de la Garonne à Bordeaux .....	79
a. Histoire .....	80
b. Processus de développement .....	81
c. Nouvelles fonctionnalités .....	83
Les cinq séquences des quais: l'accent mis sur les espaces publics .....	83
La séquence 1 : Quai Sainte-Croix .....	85
La séquence 2 : Quai Richelieu .....	85
La séquence 3 : Quai Louis XVIII .....	86
La séquence 4 : Quai des Chartons .....	86
La séquence 5 : Quai Bacalan .....	87
Les ZAC à proximité des quais: l'accent mis sur la diversité fonctionnelle .....	88
La ZAC des Bassin à flot .....	89
La ZAC des Chartons .....	90
La ZAC Cœur de Bastide .....	91
La ZAC Bastide 2 .....	92
3. Comparaison des projets de Bristol et Bordeaux .....	93
a. Le projet Harbourside de Bristol .....	93
b. Le réaménagement des quais de Bordeaux .....	96



IV - Conclusion et limites de l'étude de cas .....	101
CONCLUSION .....	102
BIBLIOGRAPHIE.....	104
Ouvrages .....	105
Sites Internet.....	108
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	12
Photos .....	110
Cartes.....	111
Figures.....	111
Tableaux.....	111

**CITERES**  
**UMR 6173**  
*Cités, Territoires,  
Environnement et  
Sociétés*

*Equipe IPA-PE*  
*Ingénierie du Projet*  
*d'Aménagement,*  
*Paysage,*  
*Environnement*



Département Aménagement  
35 allée Ferdinand de Lesseps  
BP 30553  
37205 TOURS cedex 3

**Directeur de recherche :**  
**Thomas Eric**

**Regad Maï-Lys**  
**Projet de Fin d'Etudes**  
**DA5**  
**2007-2008**

## **Résumé :**

Dans un contexte d'accroissement de la compétition entre les territoires et de nouvelles attentes de la part de la communauté, les collectivités ont du entreprendre la création d'une nouvelle organisation spatiale et la projection d'une nouvelle image.

Cette recherche sur l'urban design et le projet urbain nous a permis d'éclaircir ces deux concepts, de dater leur apparition, de les définir, d'étudier leurs principes ainsi que de comprendre leurs enjeux. En lien avec ces deux méthodes d'aménagement, la notion de marketing urbain a été définie, dans l'optique de comprendre comment les nouveaux enjeux des territoires influent sur leur organisation et leur promotion.

Le concept anglo-saxon d'urban design est relativement ancien et difficilement définissable, il est aujourd'hui au cœur de l'aménagement et de l'urbanisme et constitue une discipline à part entière, dans les pays anglo-saxons. Activité interdisciplinaire et transversale, elle touche de nombreux domaines de l'aménagement et représente une véritable valeur ajoutée aux projets.

Le projet urbain quant à lui, apparu plus récemment avec la prise de conscience de la nécessité de reconquérir les espaces publics, a également une grande place dans l'aménagement français.

Malgré leurs origines quelque peu différentes, en théorie ils concernent des sites aux mêmes enjeux et répondent aux mêmes principes.

Dans la réalité, après l'élaboration d'une grille d'analyse, la comparaison de deux projets de réhabilitation de friches portuaires, l'un à Bristol (Angleterre), l'autre à Bordeaux, a permis de mettre en évidence que dans la réalité également urban design et projet urbain sont semblables.

## **Mots clés :**

Urban design, Projet Urbain, marketing urbain, réhabilitation de friches portuaires, Bristol, Bordeaux