



VILLES RÊVÉES VILLES DURABLES ?

MUSÉE EDF ELECTROPOLIS

55 rue du Pâturage – 68 200 Mulhouse

www.edf.electropolis.mulhouse.museum

Ouvert du mardi au dimanche inclus, de 10^h à 18^h / fermé les jours fériés

EXPOSITION

DU 15 OCTOBRE 2010

AU 27 FÉVRIER 2011

→ CONTACT PRESSE DE L'EXPOSITION

Musée EDF Electropolis

Claudine Valeriani

Tél: 03 89 32 48 50 / Télécopie: 03 89 32 82 47

claudine.valeriani@electropolis.tm.fr

Visuels disponibles pour la presse sur demande

VILLES RÊVÉES VILLES DURABLES ?

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

04

INTRODUCTION

LE PAVILLON : ANTICHAMBRE DE LA VILLE
RÊVÉE DES FRANÇAIS ?

05

PARCOURS DE L'EXPOSITION

LA VILLE À LA CAMPAGNE

07

LA DENSITÉ, UN NOUVEAU RÊVE ?

09

ÊTRE AU CENTRE

11

LE VILLAGE DANS LA VILLE

13

VERDIR LA VILLE

15

LE RÊVE DU QUARTIER « DURABLE »

17

PUBLICATION ASSOCIÉE À L'EXPOSITION

18

BOURSES DES JEUNES ARCHITECTES
DE LA FONDATION EDF

19

PARTENAIRES

21

INFORMATIONS PRATIQUES ET CONTACTS

23

VILLES RÊVÉES, VILLES DURABLES ?

15 OCTOBRE 2010 → 27 FÉVRIER 2011
MUSÉE EDF ELECTROPOLIS

La **Fondation EDF Diversiterre** soutient des actions destinées à mettre en lumière les enjeux du développement durable et les réponses de ceux qui préparent l'avenir. Ainsi, en partenariat avec **l'Institut pour la ville en mouvement/PSA Peugeot Citroën**, elle confie aux urbanistes **Eric Charmes** et **Taufik Souami** le commissariat de l'exposition **Villes rêvées, villes durables?** Présentée à Paris à l'espace Fondation EDF d'octobre 2009 à mars 2010, elle s'installe à Mulhouse au Musée EDF Electropolis à partir du 15 octobre 2010.

Selon le CREDOC*, **la maison individuelle est le logement idéal de 82 % des Français**. D'un autre côté, les villes exercent une forte attraction, notamment parce qu'elles donnent un accès simple aux emplois, à l'éducation, à la culture, à la santé, aux commerces.

Immersion dans les rêves des citadins et leurs envers

L'exposition confronte les désirs contradictoires de confort domestique et d'accès à la ville. Si dans les années 1960 les grands ensembles incarnaient le moyen de cumuler les avantages de la ville et de la nature, ils sont aujourd'hui synonymes de promiscuité et d'insécurité. Quant à l'étalement urbain sous forme pavillonnaire, s'il répond aux besoins individuels, il induit une forte dépendance aux transports (train, voiture, bus).

À l'heure où les pouvoirs publics et les spécialistes de l'aménagement du territoire sont confrontés aux défis majeurs que sont la mobilité, la gestion des déchets et de la pollution, la création de logements sociaux, l'efficacité de la consommation d'énergie et de l'eau, **comment concilier les aspirations des citoyens et les impératifs du développement durable?**

Les quartiers durables, le verdissement de la ville, les villages urbains proposent-ils de nouveaux rêves de villes? Avancent-ils des réponses à ces questions essentielles que sont le contact quotidien avec la nature, la maîtrise de l'usage de l'eau et de l'énergie ou encore l'autonomie des quartiers, qui composent la ville?

Au cœur du débat public et de nos préoccupations citoyennes, l'exposition offre aux visiteurs les clés pour comprendre les enjeux de la ville à venir.

La Fondation EDF Diversiterre prolonge ainsi l'engagement du Groupe EDF en faveur de la solidarité environnementale et sociétale.

* Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie



Jean-Pierre Attal, Intra-muros #03 (détail), 2008 © Courtesy galerie Olivier Waltman, Paris

LE PAVILLON : ANTICHAMBRE DE LA VILLE RÊVÉE DES FRANÇAIS ?

Les villes sont travaillées par une tension entre d'un côté des désirs de confort, d'espace et de nature pour le lieu d'habitation et d'un autre côté, des désirs d'accès aux services, aux emplois et aux commerces offerts par les centres urbains. Pour le logement, la maison emporte tous les suffrages. Des sondages publiés dans la presse rappellent régulièrement que plus de 82% des Français rêvent d'habiter une maison indépendante. Les paysages campagnards font également recette. Mais, derrière le rêve d'une maison dans un cadre bucolique, se cache la recherche d'une ville offrant une pluralité de relations sociales, de larges possibilités de mobilité, une accessibilité simple et rapide à un vaste éventail de lieux culturels, de consommation, de travail... La maison donc mais avec des services et des commerces à proximité, des emplois rapidement accessibles.

La quête par chacun de la satisfaction de ses désirs ne conduit pas nécessairement à une ville idéale pour tous. En s'additionnant, les choix individuels engendrent des inégalités: quand trop de monde cherche à vivre au centre, les logements y deviennent très coûteux et les ménages modestes sont mis à l'écart. Trop de voitures congestionnent les rues et rendent les centres difficiles d'accès.

La volonté de rendre les villes durables souligne, voire accentue, ces tensions et les contradictions de nos rêves. Il s'agit de mettre au centre la préservation de l'environnement. Mais comment satisfaire au mieux les désirs individuels tout en limitant l'usage de la voiture, la consommation d'espace, la consommation d'eau et la production de déchets?

Au cours du vingtième siècle, différentes réponses individuelles et collectives ont été apportées pour tenter de concilier les désirs d'espace, de nature, de services et d'intensité urbaine. Les uns ont voulu mettre la ville à la campagne, mais cette solution n'a pas donné entièrement satisfaction. Elle a notamment conduit à l'étalement urbain, dont l'impact environnemental est jugé désastreux.

Aujourd'hui, pour préserver la nature, des citoyens et des urbanistes proposent de densifier et de refaire la ville sur la ville. Devons-nous vraiment nous concentrer au cœur des villes pour le bien de l'environnement?



Unité d'habitation de Firminy - Photo et © Christian Garrier



TOWN PLAN

Ville de Radburn, New Jersey, États-Unis - Plan de Clarence Stein et Henry Wright, 1928, The Radburn Association

I. LA VILLE À LA CAMPAGNE

Les attraits de la vie en ville sont nombreux, tout comme les inconvénients aux premiers rangs desquels le stress, la pollution et le bruit. Quant à la vie à la campagne, si elle offre une qualité de vie due à la proximité avec la nature, la jouissance de l'espace et de la lumière, elle reste synonyme pour beaucoup d'éloignement ou de déplacements longs et coûteux. Des projets ont été conçus pour ne retenir que les avantages de la ville et ceux de la campagne.

LA CITÉ-JARDIN

Howard Ebenezer fut le premier urbaniste à concevoir les cités-jardins qui devaient marier les atouts de la ville à ceux de la campagne. Plusieurs ont été construites au début du 20^e siècle notamment en périphérie de Londres, New York ou Paris.

La cité-jardin d'Howard se caractérise par la présence d'une ceinture agricole autour de la ville pour l'alimenter en denrées; une densité relativement faible du bâti d'environ 30 logements à l'hectare; la présence d'équipements publics situés au centre de la ville (parcs, galeries de commerces, lieux culturels); la maîtrise des actions des entrepreneurs économiques sur l'espace urbain.

À terme, la cité-jardin devait faire partie d'un réseau plus large constitué de cités-jardins identiques de 30 000 habitants sur 2400 hectares, elles-mêmes situées autour d'une cité-jardin plus grande d'environ 58 000 habitants. L'ensemble étant relié par un réseau ferré dense.

UNE CITÉ-JARDIN IDÉALE: RADBURN

Le « tracé Radburn » est la plus importante étape dans l'histoire de l'urbanisme depuis la construction de Venise. L. Mumford, 1961.

Radburn est une ville nouvelle du New Jersey (États-Unis), fondée en 1929 par les urbanistes, Clarence Stein et Henry Wright. Radburn avait pour but de mettre en pratique aux États-Unis les principes des cités-jardins, en les adaptant à l'usage de l'automobile, déjà en fort développement...

Radburn a inauguré l'utilisation à une large échelle de «super-blocks» résidentiels. Les maisons sont accessibles par des impasses et protégées des nuisances du trafic automobile, reporté sur les grandes artères extérieures. Les maisons sont groupées autour d'espaces verts et Radburn est relié à New York par le train.

Les 60 hectares de Radburn comprenaient 9 hectares de parcs intérieurs, terrains de sport, de centres et aires de jeux pour les enfants. Il y a aussi un centre communautaire qui regroupe des services administratifs, des bibliothèques, des gymnases, des maisons de quartier.

L'association privée de Radburn est autorisée à administrer les parties communes et de percevoir des impôts des propriétaires. L'association est aussi habilitée à restreindre le développement et la décoration des propriétés de Radburn afin de maintenir une cohérence visuelle d'ensemble.



Homme et femme, transats et parasols jaunes, Suède, ÖLAND, 1991 - Agence Vu © Lans Tunbjork/Agence Vu

LE RÊVE DÉNATURÉ : L'ÉTALEMENT URBAIN

Loin du rêve des cités-jardins mais inspirées de celles-ci, de nouvelles zones urbaines couvertes de pavillons se sont développées en périphéries des grandes villes. De nombreux ménages ont ainsi pu devenir propriétaires d'une maison individuelle avec jardin pour un prix souvent inférieur ou équivalent à celui d'un appartement en ville.

Outre le manque de diversité sociale – les lotissements pavillonnaires étant essentiellement occupés, lors de leur mise en vente par de jeunes couples avec enfants, possédant le même niveau de revenu – ce type d'urbanisation induit une forte dépendance à la voiture, avec les conséquences que l'on connaît sur l'environnement¹.

L'importance des distances à parcourir, que ce soit pour le travail, les loisirs ou le ravitaillement, nécessite aussi la construction d'infrastructures routières et de réseaux de communication plus importants, réduisant d'autant les espaces naturels.

LA BARRE COMME SOLUTION ?

Dès les années 1930, Le Corbusier figure de proue du mouvement moderne déplore l'étalement des villes américaines. Il considère que le rêve de la nature y est « assassiné ». Pour redonner corps à ce rêve, il propose de regrouper les pavillons dans des grandes

barres, qu'il appelle cités-jardins verticales. Sa volonté était de permettre à tous de vivre dans des appartements ensoleillés et spacieux tout en jouissant d'un accès simple et rapide aux emplois, aux commerces et aux lieux de détente. L'idée fut donc de regrouper des logements dans des « unités d'habitation », libérant ainsi au sol de vastes espaces qui pouvaient devenir des parcs.

L'Unité d'Habitation de Firminy, construite à proximité du quartier de Firminy-Vert, a été élaborée selon ce principe de regroupement vertical. Constituée de 414 logements, on y trouve tous les concepts chers à Le Corbusier tels que les façades libres, les pilotis, l'orientation selon la courbe du soleil, les rues intérieures, l'école et le toit terrasse.

Au moment où elles ont été élaborées, ces idées incarnaient pour beaucoup la ville rêvée. Aujourd'hui les grands ensembles sont synonymes de promiscuité, de pauvreté, d'isolement du reste de la ville, de regroupement des populations marginales voire, pour certains médias, dangereuses.

Transformés en solution de masse, construits à la va vite et imposés à des habitants qui n'ont pas eu d'autres choix, le modèle s'est galvaudé. Stigmatisé par les médias, ces quartiers aujourd'hui dits « sensibles » véhiculent une image extrêmement négative, bien éloignée du rêve de la ville à la campagne.

¹ En France, les transports routiers émettent 24% du total des gaz à effet de serre, la voiture particulière 13% (Ministère de l'Écologie, données 2006).



Alex Mac Lean, Sun City Arizona © Alex MacLean -OVER- Dominique Carré éditeur / La Découverte

II. LA DENSITÉ, UN NOUVEAU RÊVE ?

Face au rêve de ville à la campagne devenu étalement urbain, se dessine aujourd'hui le rêve de la ville dense où le regroupement des biens et des services permettrait d'économiser, de polluer moins... d'être durable. Mais la densité demeure aux yeux de beaucoup un cauchemar: promiscuité, entassement, pollutions, bruits...

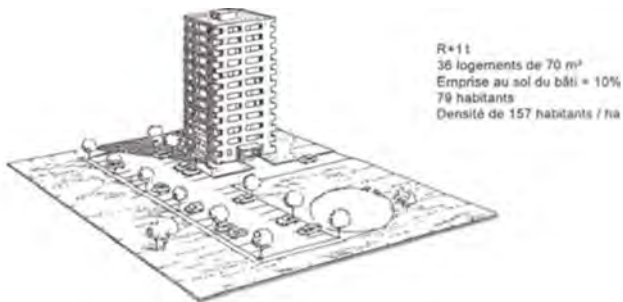
RÊVE DES URBANISTES CAUCHEMARS DE CITADINS ?

Ainsi alors que l'individu exprime massivement son attrait pour la maison individuelle et la proximité de la «nature», la collectivité estime que la préservation de l'environnement passe par la densité. Parmi les raisons qui poussent à ce choix collectif un constat mis en évidence à la fin des années 1980 par deux chercheurs australiens, Peter Newman et Jeffrey Kenworthy: les villes américaines sont les moins denses et les plus consommatrices d'énergie, à l'inverse des villes asiatiques plus denses et moins consommatrices d'énergie.

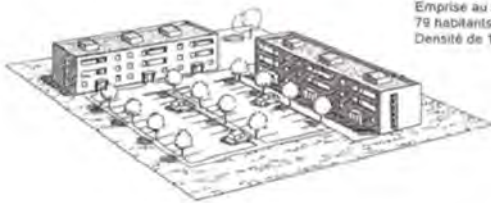
L'EFFET «BARBECUE»

La relation entre densité et consommation d'énergie est toutefois plus complexe que ne le laisse supposer la comparaison entre les villes asiatiques et les villes américaines. Plusieurs chercheurs ont notamment mis en évidence un phénomène, dit l'«effet barbecue». Si les habitants des quartiers très denses se déplacent en métro, en vélo ou à pied la semaine, ils ont davantage tendance à partir en week-end, surtout lorsqu'ils sont aisés. Les déplacements longue distance qui en résultent sont très consommateurs d'énergie, notamment lorsqu'ils sont effectués en avion.

D'après ces études, la densité la plus protectrice de l'environnement serait une densité intermédiaire, suffisamment élevée pour faire vivre des commerces de proximité et permettre une desserte en transports collectifs et suffisamment basse pour que les citoyens ne ressentent pas le besoin de prendre l'air le week-end. Le niveau de cette densité optimale reste à déterminer et il est sans doute très différent d'un pays à l'autre, mais tout laisse à croire que cette densité est celle des anciens faubourgs et des proches banlieues résidentielles.



R+11
36 logements de 70 m²
Emprise au sol du bâti = 10%
79 habitants
Densité de 157 habitants / ha



R+2
36 logements de 70 m²
Emprise au sol du bâti = 17%
79 habitants
Densité de 157 habitants / ha



R+combles
24 logements de 105 m²
Emprise au sol du bâti = 33%
67 habitants
Densité de 133 habitants / ha

N.B. Le nombre d'habitants est calculé selon le nombre moyen de personnes par ménage en France en 1990 (2,8 personnes pour l'individuel et 2,2 pour le collectif).

Dessin illustrant les différentes formes de la densité - © Vincent Fouchier

LA DENSITÉ N'EST PAS TOUJOURS OÙ L'ON CROIT

La densité est une expérience subjective qui ne peut se réduire à des nombres d'êtres humains ou de mètres carrés groupés dans un périmètre donné. Nous appréhendons la densité à partir de nos expériences et des images véhiculées par les médias. Cette collection d'impressions et d'images fait apparaître certains lieux denses insupportables ou, tout au contraire, recherchés et désirés. Les boulevards haussmanniens, pourtant très denses, sont très appréciés, alors que les grands ensembles, d'une densité plus faible, sont rejetés.

De même, l'habitat collectif représente pour la majorité l'habitat dense par excellence. Pourtant certains quartiers de maisons individuelles notamment en Grande-Bretagne, ont une densité équivalente à celle d'un grand ensemble remettant en cause l'idée commune selon laquelle l'habitat collectif est dense au contraire de l'habitat individuel.



Façade d'immeuble des olympiades, dans le 13^{ème} arr. parisien - © Julie Guichès / Pictoretank

LA DENSITÉ RECHERCHÉE

La ville dense et la foule ont mauvaise réputation, pourtant les quartiers les plus recherchés sont plutôt denses à l'image des quartiers haussmanniens ou de Manhattan, ce qui semble indiquer qu'autant qu'ils la rejettent, les gens recherchent et désirent la densité.

En effet, les citoyens recherchent régulièrement les lieux denses et la foule pour vivre des sensations exceptionnelles, lors de concerts, carnivals, manifestations citoyennes ou réunions politiques.



Rue piétonne Osaka - Japon © Michel Denance / Arteria

III. ÊTRE AU CENTRE

Ni la cité noyée dans la campagne,

ni la densité ne concilient totalement nos rêves contradictoires de villes.

Seuls, ils se transforment en cauchemars ou augmentent les frustrations des citadins.

La clé réside dans l'accès, à partir des différents lieux de résidence, aux centres urbains,

à leurs services, à leur intensité.

LE POLYCENTRISME

En cherchant la campagne en périphérie des villes, les citadins ont d'abord fait croître les villes en cercles concentriques. C'est la forme classique de rayonnement des centres. Ensuite, des villes secondaires ont été absorbées ou créées dans l'orbite des grandes villes. Ces dernières sont alors devenues des métropoles polycentriques. Aujourd'hui, la vie quotidienne s'organise autour de pôles multiples et éclatés. Le centre classique n'est plus qu'un centre parmi d'autres, même s'il reste plus important.

Ainsi, pour répondre à nos rêves d'urbains du XXI^e siècle, la ville contemporaine a adopté des formes et des organisations inédites, voire surprenantes. L'organisation urbaine contemporaine n'a plus rien à voir avec un centre où se concentrent toutes les activités commerciales et économiques et des couronnes résidentielles qui s'organisent par anneaux concentriques de densité décroissante. Les métropoles contemporaines sont des réseaux urbains dotés de multiples centres qui sont chacun des relais de croissance et qui polarisent un espace local.

Paris par exemple peut être présenté comme le pôle principal d'un « bassin de vie » qui compte plus de 20 millions d'habitants. Ainsi, Meaux n'est plus une ville autonome, mais un centre secondaire qui gravite autour de Paris, et autour duquel gravitent des villes plus petites telles que Coulommiers, dotées elles-mêmes de leur ceinture de villages et de bourgs périphériques autour desquels se sont greffées de multiples extensions pavillonnaires.

Pour illustrer ce propos, la Fondation EDF a commandé à **Thomas Pendzel** un film/installation intitulé *Constellations urbaines*. Sur deux écrans, quelques habitants du bassin parisien décrivent en griffonnant un schéma de leurs lieux de vie, de travail et de loisir ainsi que les trajets qui les y conduisent. Ces schémas se déforment pour se reporter sur une carte du Bassin Parisien où ils forment chacun une constellation singulière. Jalonnant ces témoignages, des urbanistes expliquent la multcentralité actuelle et future du « Grand Paris », leurs schémas se reportent aussi sur la carte et dessinent une organisation plus « galactique » du fil de leur pensée urbaine.



Val d'Europe, place d'Ariane dans le Centre urbain du Val d'Europe à Serris – Marne-la-Vallée. Paysagiste: Urbicus. © Iconothèque Epamarne – Epafrance/Photographe: Eric Morency - 2006

VAL D'EUROPE EST UN NOUVEAU CENTRE URBAIN AU MILIEU DES CHAMPS.

Val d'Europe comptait 5 000 habitants et quelques emplois agricoles en 1989. Il devrait compter 40 000 habitants et plusieurs dizaines de milliers d'emplois vers 2020. Son développement associe l'Etat, les communes du secteur et la société Euro Disney. Cette dernière n'est pas étrangère aux choix architecturaux retenus: des bâtiments haussmanniens et des places publiques dans le style du XIX^e siècle. Cette architecture néo-traditionnelle peut être critiquée, mais Val d'Europe attire de nombreux ménages malgré sa densité et son éloignement du centre de Paris. Implanté au milieu des champs, à 35 km à l'est de Paris, Val d'Europe fait partie de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Il doit son statut de centre au moins autant à ses avenues traditionnelles qu'à son accessibilité. Ce pôle associe des accès autoroutiers rapides, la proximité d'une gare TGV, une gare routière et une station de RER. La liaison RER est toutefois centrée sur Paris et l'accès aux autres pôles franciliens, tels que l'aéroport Charles de Gaulle reste difficile sans voiture.

NOUVEAUX PÔLES URBAINS

Les centres qui, en dehors de Paris, constellent la métropole francilienne, incluent notamment La Défense, quartier d'affaires majeur, mais aussi centre de vie de très nombreux citadins, y compris quand ils n'y travaillent pas. Les anciens faubourgs industriels sont devenus pour certains des pôles urbains complets. La métropole s'organise aussi autour de «clusters», où se concentrent et s'enrichissent mutuellement les scientifiques et les entrepreneurs.

Les aéroports sont des pôles majeurs où se concentrent d'importants flux de personnes. En Europe du Nord, certains aéroports sont devenus des «aérovilles», où l'on se rend même si on n'a pas l'intention de prendre l'avion, pour y travailler bien sûr, mais aussi pour des achats. L'aéroport Charles de Gaulle et ses abords est un pôle qui concentre 100 000 emplois et dont le potentiel urbain est négligé. Beaucoup de centres commerciaux sont quant à eux devenus de véritables centres urbains, où l'on ne fait pas que consommer, mais où l'on vient humer l'air du temps ou rencontrer des amis. Créteil Soleil par exemple est un des plus importants centres commerciaux d'Europe. Il se situe au cœur du territoire du Nouveau Créteil et attire chaque année 25 millions de visiteurs. Il comprend de nombreux restaurants et un complexe cinématographique de 12 salles.



Village de Poundbury, Dorset, Angleterre - © Erling Okkenhaug

IV. LE VILLAGE DANS LA VILLE

Même au cœur des grandes métropoles, le village fait rêver. La vie urbaine est pourtant tout sauf villageoise et c'est en partie la nostalgie qui s'exprime. Le rêve du village traduit toutefois des attentes fortes.

Si l'anonymat des villes offre une grande liberté d'action et de penser, il peut être angoissant.

On a parfois besoin de se sentir connu et de rencontrer des gens. Ce rêve, c'est aussi le besoin d'un point d'ancrage dans la ville, le besoin d'habiter un lieu à échelle humaine et non pas qu'une mégalopole.

Il renvoie enfin à un besoin pratique, celui d'avoir accès rapidement à pied à toutes les commodités.

LE VILLAGE À LA CAMPAGNE :

UNE MENACE POUR L'ENVIRONNEMENT ?

De nombreux citadins quittent les centres des villes pour s'installer dans des «villages» périphériques. Ils profitent des routes et autoroutes pour rester connectés à la ville et à ses emplois tout en jouissant d'un cadre de vie campagnard dans une petite commune. Ce phénomène, que l'on appelle la périurbanisation, touche aujourd'hui environ un quart de la population française. Beaucoup sont très satisfaits de leur cadre de vie. Seulement, dans ces villages isolés, on se déplace quasi exclusivement en voiture. La vie dans un village à la campagne n'est donc pas aussi favorable à l'environnement que l'on se l'imagine. Il peut aussi se révéler très coûteux en frais de déplacements.

LA FORME DU VILLAGE, FAVORABLE AU PIÉTON ?

Malgré tout, des urbanistes sont de plus en plus intéressés par la forme du village. Aux États-Unis et en Grande-Bretagne, des mouvements très influents y voient l'avenir de la ville. La forme du village permet de satisfaire la demande de maison individuelle tout en obtenant une densité relativement élevée, capable de faire vivre des commerces de proximité, voire une gare (du moins si on ajoute un parking relais).

Le modèle de village peut aussi être utilisé pour créer des allées où la voiture est exclue, produisant ainsi un environnement favorable à la marche. On peut critiquer cette architecture néo-villageoise et rêver pour la ville d'environnements plus intenses, mais ces villages peuvent remplacer les traditionnels lotissements de maisons individuelles.



Fruitvale Transit Village, Oakland, Californie, États-Unis – © MTC

L'EXEMPLE DE POUNDBURY

La construction de ce village a été lancée dans les années 1990, sous l'égide du Prince Charles, féru d'urbanisme et d'architecture. Conçus à l'origine par Léon Krier, le projet compte plusieurs phases et seule la première a été achevée.

À terme, Poundbury comptera 6 000 habitants. L'opération est une extension de la ville de Dorchester, qui compte 16 000 habitants. L'administration britannique y voit un modèle pour les futures extensions urbaines.

DES VILLAGES COMME PÔLES AUTOUR DE GARES

Aux États-Unis, un concept très populaire chez les urbanistes est celui de *transit village* ou village gare. L'image très positive du village est utilisée pour constituer de petits pôles d'urbanisation favorables à la marche en lieu et place des nappes pavillonnaires et des entrelacs de voies routières. Ces petits pôles peuvent être multipliés pour former un maillage associé à des parkings relais et aux nœuds d'un réseau de transports en commun. Rares sont les villes américaines où un tel maillage existe et les villages gare sont généralement petits, mais leur développement est le signe de la fin de l'ère du tout automobile et du retour sur le devant de la scène des transports collectifs et de la densité.

Dans ce domaine, l'urbaniste américain Peter Calthorpe est l'un des plus en pointe. Il développe des réseaux métropolitains multipolaires. Le Richmond transit village a été conçu par son cabinet. Construit sur un ancien parking près de San Francisco, l'ensemble, en cours de développement, accueillera 230 logements. L'avenue qui mène à la gare est transformée en boulevard urbain avec des commerces et des bureaux.



Trompe l'œil, proposition végétale pour le quartier Karl Marx de Bobigny - © Valentine Vermeil / Temps Machine / Picturetank



Toit de l'Hôtel de Ville, Chicago, États-Unis - © AFP

V. VERDIR LA VILLE

Faut-il accepter de vivre dans des environnements plus denses pour rendre les villes plus durables?

Doit-on pour autant sacrifier son désir de jouir du contact quotidien avec la nature?

Comment verdir les centres des villes? L'une des solutions est de créer des parcs, squares et jardins.

Du jardin du Luxembourg à Central Park les exemples réussis abondent. Mais ils demeurent en nombre insuffisant et les espaces manquent. Certains rêvent alors de couvrir les rues de pelouse, d'étendre les espaces verts sur les toits et ailleurs. D'autres se mobilisent pour empêcher les parcelles libres d'être bâties et y créer des jardins partagés. Ce rêve de verdissement de la ville est-il un fantasme et est-il vraiment utile de le réaliser?

VERDIR POUR L'ENVIRONNEMENT

Les villes mobilisent tout un arsenal nouveau pour se verdir, à l'image de Michael Bloomberg, le maire de New York qui en 2007 lançait le Planyc 2030 pour rendre la ville plus verte. Elles cherchent à améliorer la qualité des paysages urbains, que beaucoup jugent trop minéraux. Les nouveaux espaces verts peuvent aussi devenir des lieux de promenade et de loisir.

Mais il y a d'autres enjeux. Le verdissement réduit l'imperméabilité des sols et facilite la rétention et l'écoulement des eaux de pluie. Il peut aussi rafraîchir l'atmosphère des villes, et limiter les besoins de climatisation. Autres avantages, le verdissement peut améliorer la qualité de l'air et favoriser la biodiversité. Différentes réalisations attestent de cette tendance à vouloir verdir chaque centimètre carré de la ville.

LES ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS

«Les températures dans les villes sont plus élevées que celles des campagnes environnantes, créant des îlots de chaleur. Les écarts peuvent atteindre 6 à 8°C. Avec l'urbanisation croissante, les îlots de chaleur urbains s'amplifient. A Los Angeles par exemple, la température moyenne s'est élevée de plus de 3°C au cours des 60 dernières années.» Jan Voogt, 2004

DES TRAMWAYS SUR LA PELOUSE

La construction et l'ouverture de lignes de tramway est aujourd'hui au centre des politiques de toutes les grandes villes. Si l'objectif est de promouvoir les transports collectifs, il s'agit aussi de réaménager des grandes artères. Ce réaménagement peut être l'occasion d'un verdissement, notamment parce que les tramways ne sont en contact avec le sol qu'en des points très limités. Les exemples de villes faisant rouler leurs tramways sur de la pelouse abondent (Lyon, Barcelone, Bilbao, Paris, Amsterdam...). Néanmoins l'entretien peut être coûteux, y compris en termes environnementaux.

DES AUTOROUTES ENFOUIES

En raison notamment de la pollution atmosphérique et sonore que la voiture génère, on enfouit les grandes autoroutes. Cet enfouissement est l'occasion de créer des espaces verts. Une des opérations phares dans ce domaine est le Big Dig à Boston où 12 kilomètres d'une autoroute aérienne ont été mis en souterrain en plein centre-ville. Ce type d'intervention ne représente néanmoins pas une solution pour limiter la circulation.

Verdure au Japon - © Green Island, <http://oo66oo.jp>

DE LA VERDURE SUR LES TOITS

Les bénéfices du verdissement des toits sont nombreux, au premier rang desquels la gestion de la température, tant à l'échelle de la ville, qu'à celle du bâtiment. Dans un immeuble adapté, un toit vert peut contribuer à rafraîchir l'air intérieur l'été et à conserver la chaleur l'hiver. Lorsque le toit est plat, celui-ci peut être transformé en jardin, comme c'est le cas à Chicago, où la mairie s'est couverte d'un jardin de 1900 m². La ville de Chicago est l'une des plus actives aux Etats-Unis dans la promotion des toits verts. En Europe, l'Allemagne est en pointe.

CULTIVER LA VILLE

Le verdissement des villes n'est pas seulement l'affaire des élus et des pouvoirs publics. Chaque personne peut y contribuer en verdisant sa cour, le toit de son immeuble ou en mettant des fleurs sur son balcon. Certains s'autoproclament jardiniers municipaux et entretiennent des espaces publics délaissés. Il est également possible d'investir des terrains vagues privés encore nombreux dans les banlieues. De telles interventions représentent aussi l'occasion d'agir collectivement et de tisser du lien social.

FAIRE DES CITADINS DES JARDINIERS

Dans les villes, des citoyens s'approprient des parcelles libres pour y créer des jardins partagés. Ils le font plus ou moins légalement et plus ou moins temporairement, parfois pour s'opposer à un projet immobilier. Mais la vogue des jardins partagés traduit aussi un besoin de contact autre que visuel avec la nature. Planter des graines, jardiner et, éventuellement, manger les fruits de son labeur est pour ces nouveaux jardiniers un grand plaisir. Les jardins partagés sont aussi des lieux de convivialité.

LES GUÉRILLEROS DE L'ESPACE VERT

Les guérilleros de l'espace vert existent depuis les années 1970. Ils sont longtemps restés marginaux, mais leur nombre s'est dernièrement amplifié. Partout dans le monde, des individus ou des associations s'emparent de lieux abandonnés, investissent des trottoirs pour les verdifier.

En Angleterre, un mouvement très actif s'est constitué. Le londonien Richard Reynolds montre sur son site Internet des commandos qui investissent la nuit les endroits les plus improbables : séparateurs, îlots directionnels, terre-pleins...



Project Green, Austin, Atlanta, États-Unis. Elevation south et perspective diagram - © Pascal Gontier

VI. LE RÊVE DU QUARTIER «DURABLE»

Avec les quartiers durables, les citoyens et des urbanistes tentent de proposer un habitat écologique proche de la nature dans un environnement offrant toutes les facilités et les aménités de la vie urbaine. Ils sont une tentative de réalisation de la «ville rêvée», respectueuse de l'environnement, polluant moins, utilisant un minimum de ressources naturelles, accueillant et favorable au développement économique. Ils sont aussi appréciés pour leur cadre de vie: verdure, espaces de jeux sécurisés, voies piétonnières et cyclables occupent l'essentiel des espaces publics. La réussite n'est cependant que partielle: il reste à passer de l'échelle du quartier à celle de la ville...

LES QUARTIERS DURABLES, RÊVES DE CERTAINS QUI POUSSENT PARTOUT

Depuis une quinzaine d'années des quartiers innovant sortent de terre à travers le monde: Bedzed au Royaume-Uni, Vauban (Fribourg-en-Brisgau) et Kronsberg (Hanovre) en Allemagne, Bo01 (Malmö) et Hammarby (Stockholm) en Suède, Eva-Lanxmeer à Culemborg aux Pays-Bas, Vikki à Helsinki en Finlande sont parmi les plus connus. Des quartiers durables apparaissent aussi dans les lieux plus inattendus. À Austin, au Texas, un projet de 215 000m² autoproduira son énergie grâce au solaire. Près de Wuhan en Chine, un dessein de quartier durable est esquissé. Il réduira considérablement les consommations d'eau par sa réutilisation *in situ*.

Ces quartiers sont souvent des extensions urbaines nouvelles et constituent de petites parties distinctes mais pas isolées des villes. En France, les collectivités conçoivent de plus en plus de projets de ce type.

LES QUARTIERS DURABLES, QU'EST CE QUE C'EST?

Le quartier durable représente une nouvelle manière d'appréhender la ville en rejetant les schémas qui ont ordonné les règles d'aménagement des cinquante dernières années. Cette volonté de concevoir de nouveaux lieux à vivre a été déclenchée par la

conscience de l'impact de nos modes de vie sur l'environnement qui est une des caractéristiques incontournables du quartier durable. En France le bâtiment est responsable de 25% des émissions de gaz à effet de serre (Source: ADEME).

Conscients de ces enjeux, les promoteurs des quartiers durables proposent de limiter ces émissions et les autres impacts négatifs sur l'environnement. Pour ce faire, ils utilisent une série de solutions désormais maîtrisées: concevoir des bâtiments à faible consommation d'énergie, utiliser des énergies renouvelables, avoir recours à des matériaux naturels, recyclables et sains, gérer efficacement l'eau, créer un réseau de transport collectif qui évite aux habitants d'utiliser leur voiture quotidiennement, développer les pistes cyclables, recycler les déchets.

Dans ces projets, la réduction de l'impact environnemental doit être associée à l'intégration de critères sociaux et économiques. Il s'agit de concevoir l'agencement d'espaces conçu pour favoriser les liens sociaux et les rencontres: jardins, terrains de jeux, parcs, jardins ouvriers ou potagers. L'accueil d'entreprises est une composante importante pour un développement économique durable. Cette mixité permet d'assurer un niveau d'activité aux commerces de proximité et créer ainsi des quartiers qui ont leur propre vie à la différence des quartiers-dortoirs des périphéries.



Hammarby Sjöstad, Stockholm, Suède - © Victoria Henriksson

LE QUARTIER D'HAMMARBY À STOCKHOLM

Lancé dans les années 1990, le quartier d'Hammarby Sjöstad, dans la périphérie de Stockholm comptera 25 000 habitants à son achèvement, vers 2017.

Il illustre les dix grands principes récurrents dans la conception des quartiers durables. 80% des déplacements domicile-travail sont réalisés en vélo ou en transports en commun (contre 50% auparavant). Un système de voitures partagées est utilisé régulièrement par 10% des familles. Pour la consommation énergétique des bâtiments, l'objectif est de 60 kWh/m²/an (soit le tiers des consommations en France). Pour les consommations d'eau, on vise une réduction de 50%, avec une récupération et une réutilisation d'une partie des eaux de pluie. La quantité des déchets doit être diminuée de 20% dans un premier temps, puis de 40%. La mixité fonctionnelle est assurée quant à elle par la présence de nombreux emplois et par l'implantation de plusieurs équipements scolaires, commerciaux et administratifs. Des logements variés assurent également la présence d'une population relativement diverse.

LES QUARTIERS DURABLES NE SONT PAS PARFAITS

Les quartiers durables proposent des améliorations incontestables pour la préservation de l'environnement et pour le confort de vie des citoyens. Ceux-ci réalisent ainsi une partie de leurs rêves... mais pas tous. Le quartier est trop petit pour résoudre l'ensemble des problèmes environnementaux. Par exemple, les cycles de l'eau et la qualité de l'air ne peuvent être maîtrisés qu'à des échelles plus larges. De même, l'utilisation du vélo et du tramway pour réduire les gaz à effet de serre est compensée par des déplacements en voiture hors du quartier, notamment pour les loisirs.

Les quartiers durables sont les premières réalisations d'un rêve de ville durable de plus en plus diffusé et réapproprié. Ils offrent un premier éclairage sur ce que ces villes durables pourraient être tout en alertant sur les risques et les limites qu'elles portent en elles.



PUBLICATION ASSOCIÉE À L'EXPOSITION

VILLES RÊVÉES, VILLES DURABLES ?
PAR ÉRIC CHARMES ET TAOUFIK SOUAMI
ÉDITIONS GALLIMARD

Les Français rêvent, dit-on, d'un habitat spacieux et proche de la nature, tout en souhaitant accéder facilement aux centres urbains, pour leurs ambiances, leurs services, leurs commerces, leurs lieux culturels, etc. Ils s'efforcent de le réaliser en arbitrant entre de multiples facteurs: le coût de la vie urbaine, l'accessibilité des centres, en particulier avec la voiture... Aujourd'hui, la plus grande sensibilité à l'environnement rend cette quête encore plus compliquée. Ce rêve de la ville est-il impossible? Pour répondre à cette question, les deux auteurs, Éric Charmes et Taoufik Souami, en analysent les conséquences paradoxales – congestion et inaccessibilité des centres, étalement urbain mais aussi retour de l'écologie dans la ville, verdissement et quartiers durables... Ce livre offre des clés pour comprendre le casse-tête que représente la «fabrication» de la ville. Et se donne un objectif: que le lecteur en retienne une vigilance et une capacité à se positionner dans des débats qui le concernent, pour imaginer des villes plus agréables et plus durables, susceptibles de satisfaire les désirs individuels et les rêves collectifs.

→ LES AUTEURS

Éric Charmes et Taoufik Souami sont tous les deux maîtres de conférences à l'Institut français d'urbanisme et membres du laboratoire CNRS «Théorie des mutations urbaines». Ils ont publié plusieurs ouvrages sur la ville et ses enjeux. Ils sont commissaires de l'exposition «Villes rêvées, villes durables?».

→ HORS-SÉRIE DÉCOUVERTES

Grand format
Nouveauté
6 modules + 2 cahiers / 13,90 €

DÉCOUVERTES GALLIMARD

Attaché de presse: David Ducreux
Tél.: 01 49 54 16 70
E-mail: david.ducreux@gallimard.fr

Assistante: Charlotte Fagart
Tél.: 01 49 54 42 91
E-mail: charlotte.fagart@gallimard.fr

BOURSES DES JEUNES ARCHITECTES DE LA FONDATION EDF

Depuis 1992, la Fondation EDF remet tous les deux ans des bourses de recherches aux jeunes architectes diplômés depuis moins de cinq ans. Le jury, composé d'architectes, de journalistes et de personnalités du monde culturel, sélectionne les projets en fonction de la qualité d'analyse, de la créativité et de la recherche. La bourse est destinée à couvrir les frais de voyage et de séjour.

Pour l'édition 2008, le thème choisi – «Villes et solidarités contemporaines, réflexions sur les nouvelles modalités de vie métropolitaine» – s'inscrivait dans un contexte d'urbanisation mondiale galopante. On estime qu'à l'horizon 2030, 60% de la population mondiale vivra en ville, soit 3,3 milliard de personnes. La Fondation EDF qui place la solidarité et l'environnement au cœur de son mécénat avait souhaité encourager les jeunes architectes à penser la ville dans le cadre d'un projet global de territoire.

Le jury, présidé par Claude Parent avait distingué les projets de Cécile Leroux à La Nouvelle Orléans (États-Unis), Raphaële Goulet à Mexico (Mexique), Emilie Cam et Rémi Ferrand à Shanghai (Chine), Marie Perin et Grégoire Barraud à Londres (Grande-Bretagne) et enfin Mathilde Metais et Pierre Charpentier à Bamako (Mali).

A l'occasion de l'exposition *Villes rêvées, Villes durables?* présentée à Paris, les lauréats 2008 ont été invités à présenter le résultat de leurs recherches dans une exposition dossier qui leur a été consacrée.

Les réalisations des lauréats de l'édition 2009 sont visibles sur le site : www.edf.com/html/fondation/bourses_archi/index.html

L'INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT/ PSA PEUGEOT CITROËN

L'Institut pour la ville en mouvement/PSA Peugeot Citroën anime et conduit depuis 2000 des échanges et des actions internationales sur le mouvement dans les villes et les mobilités urbaines durables.

Dans cette perspective, ses réflexions portent notamment sur les modes de vie et leur évolution, sur les rapports entre forme urbaine et mobilités et sur les nouveaux enjeux induits par le changement climatique. Cette exposition coproduite avec la Fondation EDF vise à porter à la connaissance du public, au-delà des experts et des spécialistes, les défis majeurs auxquels l'urbanisme d'aujourd'hui est confronté, qui passe par de nouveaux compromis.

UN BESOIN FONDAMENTAL: LE MOUVEMENT

L'urbanisation se poursuit partout. Dans les pays encore largement ruraux, les populations se regroupent de plus en plus dans des villes. Dans les pays déjà fortement urbanisés, la vie urbaine change d'échelle et s'organise au quotidien sur de vastes territoires. Parallèlement, le développement économique, social et culturel s'appuie sur des spécialisations et des compétences de plus en plus nombreuses, qui nécessitent des bassins d'habitat et d'activités plus étendus et plus diversifiés.

Les mobilités sont aujourd'hui un élément central de la vie urbaine, du fonctionnement des villes et des dynamiques des sociétés contemporaines, pour trois raisons fondamentales. En premier lieu, la capacité de se déplacer conditionne très largement l'accès au travail, au logement, à l'éducation, à la santé, aux loisirs, à la consommation, et on peut ainsi souhaiter l'émergence d'un véritable droit à la mobilité, condition pratique à l'exercice de la plupart des autres droits. En deuxième lieu, la mobilité des personnes, des biens et des informations est indispensable au développement économique. Enfin, les déplacements sont coûteux en énergie et participent à la production de gaz à effet de serre et il importe de les rendre compatibles avec les exigences environnementales contemporaines.

L'IVM, LABORATOIRE DES MOBILITÉS URBAINES

L'Institut pour la ville en mouvement contribue à l'émergence de solutions innovantes.

Implanté en Europe, en Chine et en Amérique latine, il associe des représentants du monde de l'entreprise à des chercheurs et des universitaires, mais aussi à des acteurs de la vie culturelle et associative, et à des villes, autour de recherches-actions, de projets réalisés en commun sur des sujets tels que **mobilité et**

insertion sociale, les taxis comme solution d'avenir, la mobilité des adolescents, des aveugles et malvoyants, des salariés, les rapports entre location et possession, le rôle des cleantech dans les mobilités pour faire face au changement climatique...

Il s'est donné pour mission de tester des solutions concrètes, de permettre les comparaisons internationales, de recenser les approches urbanistiques et architecturales les plus originales, de mobiliser des experts et des compétences pluridisciplinaires, de diffuser les connaissances et de sensibiliser l'opinion à l'enjeu que représentent les mobilités, pour permettre à chacun de prendre position en toutes connaissances de cause. L'IVM a réalisé deux expositions qui circulent dans le monde entier :

Bouge l'architecture! – villes et mobilités : à partir de réalisations et de projets urbains de tous les continents, comment contribuer à l'amélioration de la mobilité en agissant sur la qualité architecturale des lieux du mouvement, des parcs de stationnement aux gares de chemin de fer en passant par les ponts et les passerelles, les arrêts d'autobus, les stations de métro...

La rue est à nous...tous!, explore les rues des villes du monde, pour débattre et imaginer de nouvelles manières d'aménager et de gérer les rues.

www.ville-en-mouvement.com



LA FONDATION EDF DIVERSITERRE

Le mécénat au service du développement durable.

La Fondation EDF Diversiterre prolonge l'engagement du Groupe en faveur de la solidarité environnementale et sociétale et agit dans trois domaines: la nature et la biodiversité, la solidarité et la santé, la culture et le patrimoine.

Dans le domaine culturel, la Fondation EDF Diversiterre soutient des programmes destinés à mettre en lumière les réflexions des artistes, designers mais aussi architectes et urbanistes qui s'interrogent sur les enjeux de société et de développement durable comme en témoignent les expositions *L'eau, source d'architecture*, *So watt, du design dans l'énergie* ou encore *Paris, Design en mutation*. Conçue à la fois comme un laboratoire d'idées et comme une plate-forme d'échanges, la Fondation EDF œuvre pour être un lieu de rencontres et de dialogue.

En 2008, elle encourage les jeunes architectes, à l'occasion des bourses qu'elle remet tous les deux ans, à penser la ville dans le cadre d'un projet global de territoire. En 2009, elle poursuit cette réflexion aux côtés de ses partenaires et apporte son soutien à l'exposition *Post it City* présentée au Tri Postal à l'occasion de Lille 3000, ainsi qu'à l'exposition *Habiter écologique* présentée à la Cité de l'architecture & du patrimoine à Paris.

Point d'orgue de cet intérêt, la Fondation EDF propose aujourd'hui au Musée EDF Electropolis l'exposition *Villes rêvées, villes durables?* et souhaite au travers des six thématiques abordées, apporter au grand public les clés pour mieux comprendre les enjeux, les polémiques et les controverses autour de la ville contemporaine.

Avec cette exposition, la Fondation réitère son attachement aux valeurs de respect de la personne et de la responsabilité environnementale, fils conducteurs de son mécénat.

<http://fondation.edf.com>



INFORMATIONS PRATIQUES ET CONTACTS

VILLES RÊVEES, VILLES DURABLES?

15 OCTOBRE 2010 → 27 FÉVRIER 2011

→ MUSÉE EDF ELECTROPOLIS

55 rue du Pâturage – 68200 Mulhouse

Tél: 03 89 32 48 50

www.edf.electropolis.mulhouse.museum

Ouvert du mardi au dimanche inclus, de 10^h à 18^h

Fermé les jours fériés

Visite guidée sur réservation pour les groupes

→ COMMISSAIRES

Eric Charmes, urbaniste, maître de conférences en urbanisme et aménagement à l'Institut français d'urbanisme et membre du laboratoire CNRS «Théorie des mutations urbaines». Il a été co-commissaire de l'exposition internationale « La rue est à nous... tous! » de l'IVM.

Taoufik Souami, architecte urbaniste, maître de conférences en urbanisme et aménagement à l'Institut français d'urbanisme et membre du laboratoire CNRS «Théorie des mutations urbaines». Il est également directeur du programme de l'Institut pour la ville en mouvement « changement climatique, mobilités urbaines et cleantech ».

→ SCÉNOGRAPHIE

Gilles Belley

→ ICONOGRAPHIE

Pascale Dubreuil-Ferrieux

→ VIDÉO

Matthieu Foulet

→ FILM/INSTALLATION

Thomas Pendzel, *Voie Express*

→ GRAPHISME EXPOSITION

Jean-Marc Ballée et David Enon

→ GRAPHISME COMMUNICATION

Dorothée Beauvais

→ CONSEILS SCIENTIFIQUES

François Ascher †, Mireille Apel-Muller et Jean-Pierre Orfeuill

→ CONTACT PRESSE POUR L'EXPOSITION

Musée EDF Electropolis

Claudine Valeriani

Tél: 03 89 32 48 50 / F. 03 89 32 82 47

claudine.valeriani@electropolis.tm.fr

Visuels disponibles pour la presse sur demande

→ FONDATION EDF

Ariane Mercatello

Tél: 01 40 42 57 44 – ariane.mercatello@edf.fr

<http://fondation.edf.com>

→ INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT

Contact presse: Solange Collery Communication

Tél: 01 47 45 50 30 – info@solangecollery.com

www.ville-en-mouvement.com

