

Une année avec La Fabrique de la Cité

Lignes de fracture, lignes de force

Réalités urbaines 2018

Sommaire

4	Le réseau de La Fabrique de la Cité en 2018
6	Chronologie 2018
8	Logement abordable
18	Résilience urbaine
26	Le futur des espaces publics
32	Villes productrices de santé
40	Mobilités sur les distances intermédiaires
46	Congestion et numérique
50	Gares du futur
54	Nouvelles géographies de la mobilité urbaine
58	Séminaire international de Vienne
64	<i>Learning Expedition</i> : Pittsburgh
70	Innovation financière

En 2018, La Fabrique de la Cité ouvrait ses travaux avec la publication d'une étude portant sur l'innovation financière et en matière de gouvernance dans les projets de construction et de régénération des infrastructures urbaines menés à Hambourg, Lyon, Copenhague et Helsinki. Elle a conclu, en décembre, avec une conférence-débat consacrée à la manière dont les grands projets d'infrastructure réinterrogent les mécanismes de la démocratie représentative et de l'État de droit. Deux versants d'un même questionnement : alors que l'innovation technologique, portée notamment par la révolution numérique, bouleverse nos modes de vie, notre manière de nous déplacer, de consommer, d'interagir, il devient urgent de faire nôtre une vision élargie de l'innovation pour penser et construire la ville de demain. Car les bouleversements à l'œuvre métamorphosent le lien social et induisent de nouvelles lignes de fracture.

S'il faut se réjouir que la métropolisation du monde permette à des centaines de millions d'êtres humains de sortir de la pauvreté et de se voir ouvrir de nouvelles opportunités, interrogeons-nous aussi sur la face cachée des dynamiques à l'œuvre.

Ainsi, en matière de logement, comme le montrent nos travaux sur la crise du logement abordable dans les métropoles européennes, les tendances actuelles ne sont pas durables. Les métropoles deviennent des objets de luxe inaccessibles même aux classes moyennes. Or, une ville, et c'est particulièrement vrai en Europe, n'est pas une « *gated community* » qui ne dit pas son nom, sans quoi c'est son attractivité même qui est menacée à terme, et donc *in fine* son essence.

Inaccessibles économiquement, les métropoles risquent également de le devenir physiquement si elles ne se saisissent pas du sujet des mobilités périphériques. Certes, les mobilités dans l'espace urbain dense et celles des zones périphériques peu denses sont différentes et ne sauraient se satisfaire de solutions uniformes. Il ne peut pour autant être question que se déploient deux systèmes de mobilité parallèles, qui ne communiquent pas : l'un, propre, « vertueux », multimodal, totalement numérisé, tandis que l'autre serait condamné à rester carboné, monomodal ou presque, peu connecté et socialement stigmatisé, voire stigmatisant. Là encore, une telle approche n'est pas durable, notamment parce qu'elle méconnaît la réalité des modes de vie et les dynamiques territoriales, qui ne se résument pas aux dynamiques métropolitaines.

Ces deux enjeux fondamentaux du logement et de la mobilité mettent en lumière les contradictions à l'œuvre dans l'invention de la ville de demain. Entre le discours fantasmé sur la ville intelligente, durable, inclusive, etc. et les réalités à l'œuvre, la tension va croissant. N'est-ce pas d'ailleurs ce qu'exprime la montée en puissance du thème de la résilience urbaine ? Examiner la capacité des villes à prévenir et à encaisser des chocs brutaux ou latents, n'est-ce pas une manière de nuancer le discours uniformément optimiste, donc douteux, qu'a porté pendant des années le terme attrape-tout de la *smart city* ? Comme le montrent les travaux de La Fabrique de la Cité sur la résilience urbaine, c'est à la recherche de cet état d'équilibre dynamique que doivent s'atteler les villes plutôt qu'à l'illusoire quête d'un état figé, peu importe qu'il s'appelle « durable », « inclusif », « intelligent ». Elles y sont d'ailleurs poussées par les demandes sociales qui s'expriment de plus en plus fortement. À cet égard, la demande d'une ville productrice de santé, thématique que nous avons approfondie en 2018 et que nous allons poursuivre en 2019, constitue une ligne de force puissamment structurante, tout comme l'aspiration à des espaces publics inclusifs, autre sujet au long cours des travaux de La Fabrique de la Cité.

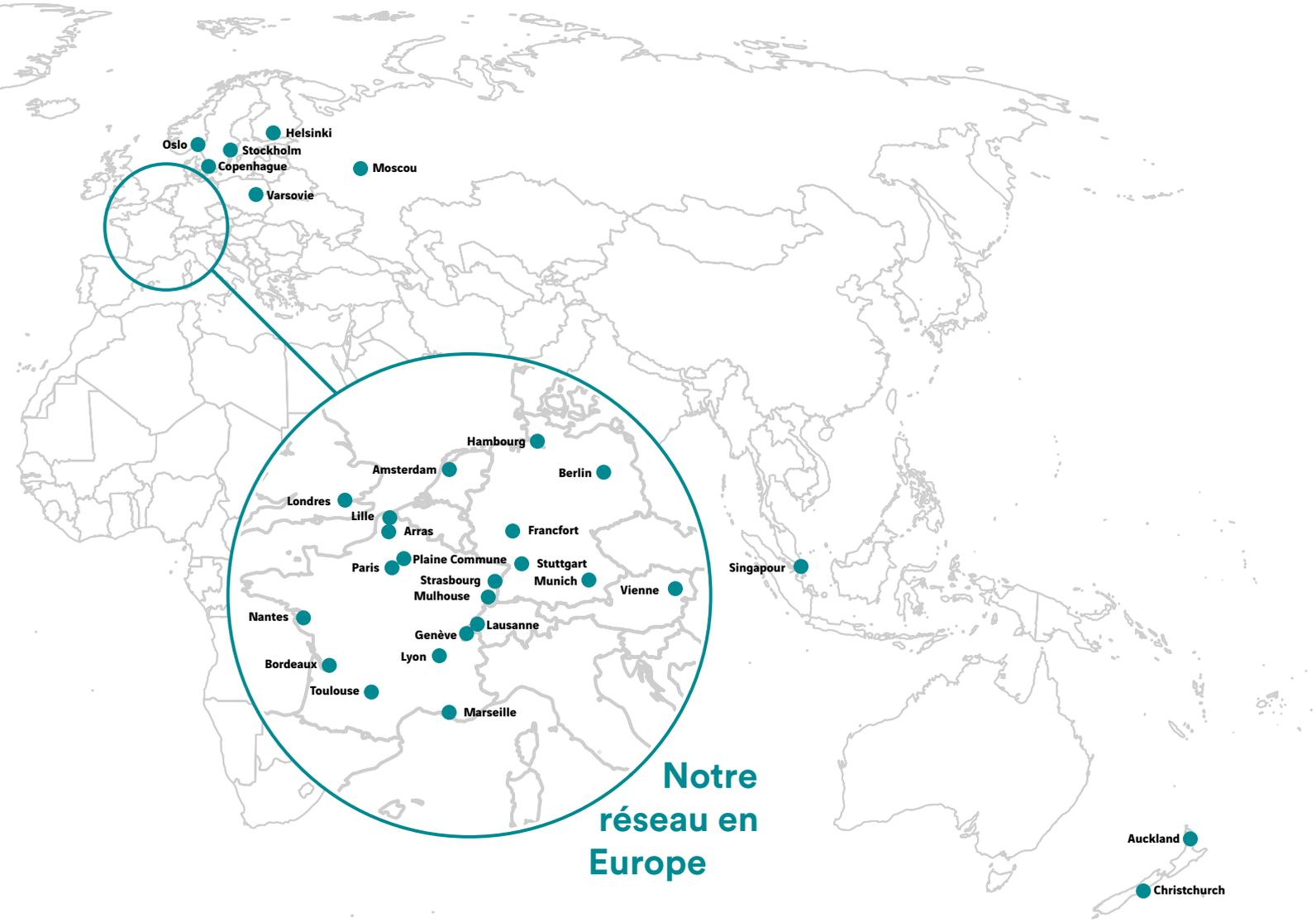
Ces lignes de force, les tableaux que donnent à voir Hambourg, Vienne ou encore Pittsburgh les illustrent de manière inspirante. C'est pourquoi telles sont les villes que nous avons choisi de mettre en exergue en 2018, dans une nouvelle série de publications, consacrée aux « Portraits de ville ». Ces portraits s'inscrivent dans une refonte complète du format de nos publications, physiques et digitales, de leur identité et de notre site internet qui les rassemblent.

Je vous souhaite une belle découverte de ces réalités urbaines vues par La Fabrique de la Cité, c'est-à-dire par un réseau vivant d'experts et d'amoureux de la ville qui, dans un esprit pluridisciplinaire et à l'échelle du monde entier, tissent ensemble une vision partagée des grands enjeux urbains à venir.

Cécile Maisonneuve,
présidente de La Fabrique de la Cité

Le réseau de La Fabrique de la Cité





Chronologie 2018

Janvier Publication du rapport « L'innovation au service du financement de la régénération et des infrastructures urbaines »

Publication du rapport « Villes européennes et réfugiés »

29/01 : « Dynamiques métropolitaines : par-delà les limites et les frontières » : vœux de La Fabrique de la Cité au Pavillon de l'Arsenal

Février 15/02 : petit-déjeuner « L'innovation au service du financement de la régénération et des infrastructures urbaines »

Mars 15-16/03 : événement « Gares du futur » en partenariat avec l'*Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions*, l'Ambassade des Pays-Bas en France et l'Atelier néerlandais

Avril 03/04 : atelier-hacking « Mobilités sur les distances intermédiaires » à Toulouse

23-25/04 : « *Learning Expedition* » à Pittsburgh

Mai 02/05 : emménagement de La Fabrique de la Cité à Leonard:Paris

29/05 : visite de terrain du groupe de travail à Amsterdam dans le cadre du projet « Nouvelles géographies de la mobilité »

Juin Publication du rapport « Le futur des espaces publics : partie 1 - activité physique »

12/06 : conférence-débat « Désir de villes : tour du monde des innovations urbaines » avec Erik Orsenna (écrivain,

membre de l'Académie française) et Nicolas Gilsoul (architecte, docteur en sciences et paysagiste) à Leonard:Paris

27/06 : événement « Gares du futur » : La Fabrique de la Cité accueille Patrick Ropert (Gares & Connexions) et Yo Kaminagai (RATP) à Leonard:Paris

Juillet « Ciné-villes » : 3 projections-conférences commentées par le philosophe Olivier Pourriol à Leonard:Paris

03/07 : « Gouverner les données urbaines » : débat avec Charles Népote (FING) et Jacques Priol (Civiteo) à Leonard:Paris

03-05/07 : « La qualité de vie en ville : quelles réalités au-delà des labels ? » : séminaire international de La Fabrique de la Cité à Vienne

17/07 : événement de restitution du séminaire international de Vienne à Leonard:Paris

Publication du portrait de ville Vienne



12 juin 2018, « Désir de villes : tour du monde des innovations urbaines »

Septembre

Publication du rapport « Résilience urbaine : face aux chocs et mutations délétères, rebondir plutôt que résister? »

Publication du portrait de ville
Hambourg

26/09 : « Quand Paris marche, Amsterdam pédale » : La Fabrique de la Cité reçoit Laurent Vigneau (Artelia) à Leonard:Paris

28/09 : atelier « la santé environnementale : entre acteurs traditionnels et nouveaux entrants » à Leonard:Paris

Octobre

Publication du portrait de ville
« Pittsburgh : ville industrielle devenue hub d'innovation »

10/10 : conférence-débat « Les défis urbains de la mobilité électrique » à Leonard:Paris

15/10 : « Financer la mobilité : les péages urbains, un choix ou une nécessité ? » - conférence-débat avec Jean Coldefy (ATEC-ITS) et Yves Crozet (LATTS) à Leonard:Paris



17 décembre 2018, « Travailler là où nous voulons vivre »

Novembre

07/11 : publication du rapport « À la recherche du logement abordable : un défi européen » et présentation à Bordeaux

14/11 : « Financer la mobilité : la gratuité des transports publics » : La Fabrique de la Cité accueille Jean Coldefy à Leonard:Paris

21/11 : événement
« Mobilités : l'explosion des possibles »
en partenariat avec Le Monde

Décembre

07/12 : conférence « Explorons l'histoire urbaine de la France à travers les cartes! » à Leonard:Paris, en partenariat avec Les Échos

17/12 : « Travailler là où nous voulons vivre » - La Fabrique de la Cité reçoit Jean-Christophe Fromantin, maire de Neuilly-sur-Seine, à Leonard:Paris

17/12 : conférence-débat « Grands projets et démocratie » à Leonard:Paris

Logement abordable

À la recherche du logement
abordable : un défi européen



La mondialisation qui marque notre histoire depuis plusieurs décennies donne à présent à voir l'ampleur de ses effets polarisants : polarisation des emplois – ceux que l'on crée aujourd'hui sont souvent très qualifiés ou, à l'inverse, peu sophistiqués et faiblement rémunérateurs – mais aussi des revenus, compétences et territoires. **Cette polarisation, qui clive les populations, accentue les inégalités et contribue à l'atrophie progressive de la classe moyenne, n'épargne pas le logement.** On observe ainsi dans plusieurs pays européens **un contraste saisissant entre, d'un côté, des communes et cœurs de ville désertés où les logements vacants (et abordables) abondent et, de l'autre, des métropoles en croissance, denses et attractives, où le logement devient chaque jour moins accessible aux ménages à revenus faibles et moyens.** Ainsi, le rêve autrefois réalisable de l'accession à la propriété en ville s'éloigne désormais pour les classes moyennes, à mesure que les prix du foncier et de la construction continuent d'augmenter.

Il y a dix ans, la crise financière achevait de révéler **la place centrale du logement dans la sécurité patrimoniale des ménages, conséquence des politiques d'incitation à l'achat des années 1970** qui, aux États-Unis comme en Europe, détournèrent le logement de sa fonction originelle d'abri pour en faire la voie première de constitution d'un patrimoine. C'est précisément parce que le logement constitue la pièce maîtresse de la stratégie patrimoniale de nombreux ménages que s'y cristallise aujourd'hui l'angoisse des classes moyennes face à la perspective d'un déclasserement né de la mondialisation. **Mais s'il est une préoccupation critique pour les citoyens, le logement est pour les villes l'enjeu premier de la résilience urbaine, capacité des individus, communautés et systèmes urbains à survivre, s'adapter et croître en dépit de ce qui, ici, constitue un stress chronique. Car c'est non seulement de la présence d'écosystèmes innovants, de secteurs économiques porteurs et d'universités de haut niveau que dépendent la vitalité et le fonctionnement économique de nos villes mais aussi et avant tout de celle de ces ménages à revenus faibles et moyens.**

Alors que la production de logement dans les villes européennes se trouve entravée par des contraintes tantôt physiques ou topographiques, tantôt réglementaires ou d'ordre politique, alors que le logement abordable se raréfie au point que les ménages à revenus faibles voire moyens voient leur capacité à vivre en ville remise en cause, c'est donc tout le dynamisme des économies urbaines qui se joue aujourd'hui dans cette question du logement abordable. Et pour cause, une ville si attractive qu'elle ne parvient pas à loger ne le restera pas longtemps... En témoigne l'exemple de Stockholm, dont le marché de l'emploi pâtit de la saturation et des prix démesurés du parc résidentiel. Outre-Atlantique, c'est de cette même crise que souffrent depuis longtemps déjà la *Silicon Valley*, où se multiplient les récits d'employés contraints de dormir dans leur voiture, et New York qui, de ville, est devenue un objet de luxe où la simple location d'un studio est désormais hors de portée de nombreux ménages.

La formule qui consisterait, pour les métropoles, à s'abstenir d'agir pour endiguer l'envolée des prix immobiliers et à laisser s'éloigner de leurs centres les ménages à revenus faibles et moyens au prix de trajets quotidiens toujours plus longs et coûteux n'est ni souhaitable ni durable. Il est donc urgent pour les villes de se saisir de la question du logement abordable. À cette fin, il leur faudra comprendre les déterminants de la pénurie actuelle, qu'ils soient la conséquence de leur attractivité et de leur dynamisme économique ou les fruits de leurs particularités politiques, économiques, historiques... **C'est ce que ce projet d'étude mené en 2018 par La Fabrique de la Cité s'emploie à permettre : sa visée est de fournir aux villes une analyse des difficultés que rencontrent aujourd'hui les métropoles européennes dans la résolution de la crise du logement. À la clé, un véritable enjeu de société,** car les réponses qu'apporteront les villes européennes à la question du logement éclaireront aussi la question de la forme que nous entendons donner à nos sociétés dans les décennies à venir.

Édito

Logement abordable : l'exception viennoise

Sous l'effet conjugué d'une métropolisation sans précédent et de l'attractivité qu'exercent leurs aménités, de nombreuses villes européennes font aujourd'hui l'expérience d'une forte croissance démographique. Une croissance source de tension des marchés de l'immobilier résidentiel, alors que les collectivités locales peinent à garantir le rythme de construction qui permettrait d'espérer répondre à cette demande accrue. Conséquence de cette tension : une hausse généralisée des prix du logement, aujourd'hui de plus en plus décorrélés des revenus. À cela s'ajoutent encore, pêle-mêle, la rareté d'un foncier disponible dont les prix ont parfois doublé, voire quadruplé au cours des dernières décennies, l'amenuisement progressif du parc de logement abordable, parfois sous l'effet de politiques de vente de logement sociaux, une spéculation croissante, liée à la nature duale du produit logement, et son effet inflationniste sur les prix, ou encore l'étrécissement du cadre réglementaire présidant à la construction de logement. Autant de facteurs qui menacent de rendre ces villes inaccessibles à de nombreux ménages...

Dans ce paysage accidenté, Vienne fait figure de contre-exemple : la capitale autrichienne, 1,8 million d'habitants, en accueillait en 2016 30 000 de plus ; pourtant, le logement y demeure pléthorique et étonnamment abordable. Vienne aurait-elle trouvé la panacée ? Les ressorts du succès sont doubles : en premier lieu, la ville

récolte aujourd'hui les fruits d'une tradition séculaire de construction de logement social en grande quantité, née d'un ambitieux programme de construction à destination des classes populaires dans les années 1920 et 1930. Un effort initial que vint soutenir, dans les décennies qui s'ensuivirent, un engagement politique fort en faveur du logement abordable : là où d'autres capitales s'empressaient de céder une partie de leur parc social, Vienne, non content de préserver le sien, s'attachait à le développer. Aujourd'hui, 60% de la population réside dans un logement social, une prouesse rendue possible par la compacité du territoire viennois, la densité des logements (seuls 9% sont individuels) et la qualité du système de transports en commun.

Mais si Vienne est une ville de bâtisseurs, tirant parti d'un important foncier disponible, sa réussite en matière de logement ne saurait se limiter à une simple ambition numérique. Elle se double d'une recherche constante d'innovation, à la poursuite d'un objectif de qualité, dont relève notamment la décision de la municipalité, à partir des années 1980, de compléter ses opérations de développement du parc résidentiel public d'alliances ponctuelles au secteur privé. Elle cède ainsi son foncier à des promoteurs privés à un prix avantageux, au terme d'un appel d'offres dont l'attribution s'opère en fonction de critères qualitatifs : vertus architecturales du projet, performance environnementale, durabilité sociale, niveaux de loyers.

En contrepartie, ses partenaires privés s'engagent à louer 50% de ces logements à des ménages aux revenus faibles.

Mais Vienne n'échappe pas, pour autant, aux dynamiques qui affectent aujourd'hui les autres capitales européennes : en témoignent la récente et inquiétante augmentation des loyers libres (37% entre 2001 et 2010) et le nombre croissant de Viennois inscrits sur la liste d'attente pour obtenir un logement municipal. Vienne doit donc réfléchir dès aujourd'hui aux moyens de pérenniser son modèle et de continuer de développer son parc de logement abordable. La ville l'a bien compris, qui a décidé d'organiser une exposition internationale d'architecture, l'*IBA_Vienna 2022*, dédiée au « Nouveau logement social ». Un geste important pour une ville qui se sait investie d'une mission d'éclaireur pour d'autres métropoles européennes aux prises avec une crise de leur modèle de logement social. À la clé, rien de moins que le maintien de son statut de capitale européenne du logement abordable.

Point de vue

Michèle Laruë-Charlus,
Responsable de la mission
BM 2050, Bordeaux
Métropole



« Une politique de logement est aussi une politique de mobilité dans le sens où l'on ne passe pas sa vie entière dans le même logement ; il faut donc organiser la mobilité résidentielle et à cette fin il faut produire une grande variété de logements. Aujourd'hui, nous avons surtout des T2 et des T3, ce qui empêche les familles nombreuses aux revenus moins élevés de se loger à Bordeaux. Il faudrait donc construire de grands logements en rez-de-chaussée, alors que ces grands logements se situent généralement dans les étages supérieurs et sont coupés en deux au moment de la vente. À cet égard, il existe une solution intéressante

permettant de diminuer le besoin de mobilité résidentielle : l'appartement à double porte palière. Un ménage acquiert un T2 ainsi qu'un studio et lorsque la famille s'agrandit, conserve ce logement en ouvrant la porte. Il peut aussi héberger dans le studio un enfant qui commencerait ses études ou un membre âgé de la famille. Il s'agit en quelque sorte d'un parcours résidentiel sur place. Au-delà de nos actions en faveur du logement sur mesure ou de la réduction des prix du logement, nous travaillons ainsi à permettre aux ménages de créer, à moindre coût, la pièce grâce à laquelle ils pourront habiter plus longtemps le même

Événement

Séminaire-débat
Maison du projet BM2050
Bordeaux
— 7 novembre 2018

Volonté politique, innovation, intelligence collective : telles sont peut-être les solutions à la pénurie de logement abordable que traversent les métropoles européennes. Pour présenter son rapport et débattre de cette question, La Fabrique de la Cité conviait un panel d'experts européens et bordelais à la rejoindre le 7 novembre 2018 à la Maison du projet Bordeaux 2050 pour un séminaire-débat : Thomas Brand (directeur du département logement, division développement urbain et logement du

Sénat de Berlin), Mary Dellenbaugh-Losse (urbaniste et sociologue), Patricia Muller (directrice du développement des marques de VINCI Construction France), Michèle Laruë-Charlus (responsable de la mission Bordeaux 2050), Élisabeth Touton (adjointe au maire de Bordeaux en charge de l'urbanisme opérationnel), Alexandra François-Cuxac (présidente de la fédération des promoteurs immobiliers de France) et Louis Bousquet (responsable de programmes chez EDEN Promotion).

Rapport

À la recherche du logement abordable : un défi européen



Dans le prolongement de ses travaux de 2017 sur le logement temporaire des demandeurs d'asile dans les villes allemandes et suédoises, La Fabrique de la Cité publiait en novembre 2018 un rapport consacré à la pénurie de logement abordable que traversent aujourd'hui les métropoles européennes. Fruit d'entretiens menés avec une trentaine d'experts dans sept villes européennes (Paris, Bordeaux, Londres, Stockholm, Berlin, Munich et Varsovie), ce rapport met en avant la nécessité d'une intervention renouvelée de la puissance publique en matière de logement. C'est à l'échelle des métropoles, miroirs grossissants de la mondialisation où inégalités, fracturation spatiale et segmentations socio-économiques vont croissant, que doit s'opérer cette intervention, car la crise du logement n'est pas, ne fut jamais une crise nationale. Le constat d'une ultra-polarisation territoriale de la question du logement et d'une inadéquation spatiale entre offre et demande doit dès aujourd'hui conduire les villes à renouveler leur approche. Les difficultés auxquelles font face les métropoles étudiées donnent à voir les écueils associés à l'inaction. Les solutions qu'elles s'efforcent aujourd'hui de mettre en œuvre indiquent aussi que tout espoir n'est pas perdu et que la résolution de la crise urbaine de notre siècle est avant tout affaire de volonté politique.

Télécharger le rapport



Logements berlinois

“ Alors que la production de logement dans les villes européennes se trouve entravée par des contraintes tantôt physiques ou topographiques, tantôt réglementaires ou d'ordre politique, alors que le logement abordable se raréfie au point que les ménages à revenus faibles voire moyens voient leur capacité à vivre en ville remise en cause, c'est tout le dynamisme des économies urbaines qui se joue aujourd'hui dans cette question du logement abordable ».

L'avenir du logement abordable à Paris se situerait-il... hors de Paris ? Si le logement abordable n'est plus envisageable à l'échelle de la ville, serait-il dès lors, à Paris, un enjeu d'envergure métropolitaine ? « *Dépassez le périphérique et vous serez frappé par le passage du R+5 au R+1 avec jardinets. Si l'on mettait sous la marque 'Paris' les départements limitrophes – ce qu'ont fait toutes les grandes villes européennes, l'on ferait apparaître du jour au lendemain des dizaines de milliers d'hectares constructibles* », souligne Bernard Coloos. Emmanuel Trouillard (IAU) confirme ce diagnostic : « *la question est plutôt de savoir où construire ces 60 000 logements requis par an [pour répondre à la demande de logement en Île-de-France]. Si notre seul référent est Paris intra-muros, nous n'y arriverons jamais. Les prix n'y baisseront plus, à moins d'une crise bancaire majeure qui couperait le crédit ; et encore, les chiffres montrent que la dernière crise n'a pas eu cet effet – elle a temporairement bloqué le marché, qui a attendu tranquillement et est reparti* ».

En effet, si la pénurie semble impossible à résorber dans Paris intra-muros, où il apparaît que l'on ne pourra pas reconstruire une offre de logement abordable, tel n'est pas le cas dans la zone plus vaste de la métropole du Grand Paris, qui bénéficie encore d'un important foncier disponible et d'une construction dynamique de logement. On y produit davantage de logements neufs que dans des

capitales européennes comparables. Jean-Marie Gambrelle explique ainsi que l'on construit aujourd'hui « *trois fois plus de logements neufs au km² dans Paris métropole que dans le Grand Londres* ».

Dès lors, c'est à l'échelle du Grand Paris que doit être pensée la question du logement abordable à Paris. Cette réflexion devra impliquer, selon David Mangin et Marc Wiel, de « *créer des pôles d'emplois diversifiés, rattachés à des bassins d'habitat, rendre accessibles les quartiers anciens et nouveaux aux segments d'activités et de services métropolitains* » puis de « *renforcer les transports en commun sur les segments quand le niveau de rentabilité des investissements en infrastructures est atteint* », le tout à l'échelle de la métropole : « *nouveau commanditaire de la politique du logement en Île-de-France, le Grand Paris jouera un rôle crucial dans la fluidification et l'homogénéisation des marchés du logement francilien* », écrit ainsi Pierre Madec. L'enjeu est donc aujourd'hui de conforter la construction de logement abordable à l'échelle métropolitaine mais aussi de développer le maillage de ce territoire par un réseau de mobilité efficace. Car c'est aussi à la condition d'une réduction des temps de trajet quotidien qu'est subordonnée la capacité à produire du logement abordable susceptible de satisfaire la demande émanant des ménages à revenus faibles.

Chiffres clés

Paris :

Densité : **21 000** habitants/km²

Prix moyen à l'achat d'un logement : **9 040 €** en décembre 2017

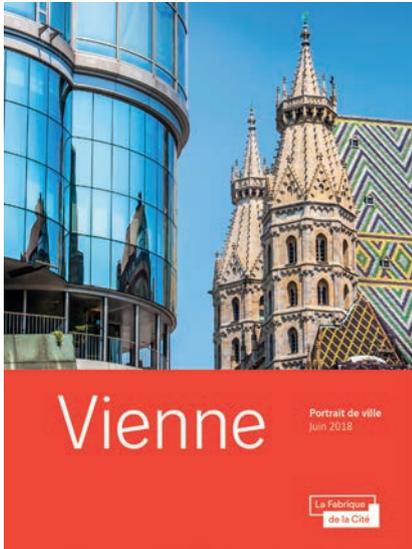
Stockholm :

Temps d'attente moyen pour obtenir un logement public : **15** ans

Munich :

Taux de vacance des logements : **0,2%**

Portrait de ville Vienne



Alors que les grands ensembles préfabriqués font, ailleurs, l'objet de toutes les critiques, Vienne s'attaque au problème en menant à bien des projets expérimentaux tels celui de l'ensemble d'immeubles d'Alterlaa, qui prête une attention particulière à la qualité de vie par le biais d'espaces communs récréatifs (espaces verts, piscines, saunas, aires de jeux). Relève encore de ce souci de qualité la décision de la municipalité, à partir des années 1980, de compléter ses opérations de

développement du parc résidentiel public d'alliances ponctuelles au secteur privé pour les opérations comprenant plus de 300 logements. La ville crée ainsi un mécanisme par lequel le foncier municipal est cédé à des promoteurs privés à un prix avantageux, au terme d'un appel d'offres dont l'attribution s'opère en fonction de quatre « piliers » (vertus architecturales du projet, performance environnementale, durabilité sociale, coûts). Le promoteur retenu s'engage en contrepartie à permettre à la ville de louer 50 % des logements construits à des ménages aux revenus faibles. Ce dispositif concerne aujourd'hui 200 000 logements qui, bien que propriété de promoteurs privés, sont donc contrôlés indirectement par la ville.

Autre manifestation de cet esprit innovant : la décision de réfléchir au futur de ce modèle viennois au moyen de l'organisation d'une « *Internationale Bauausstellung* » (l'exposition internationale d'architecture, *IBA_Wien 2022*) dédiée au logement abordable et à la cohésion sociale, pour assurer l'adaptation du système de logement social viennois aux enjeux et défis de notre époque. Une initiative qui apporte encore une fois la preuve de l'importance que revêt, pour Vienne, le logement dans le maintien de la qualité de vie, tout comme le souhait de la

ville de porter ce thème complexe à l'agenda de la présidence autrichienne du Conseil de l'Union européenne, qui débutera le 1^{er} juillet 2018. Ces actions ne sauraient pour autant occulter la récente et inquiétante augmentation des loyers du marché libre à Vienne (42% entre 2008 et 2016) ou la réduction du taux de vacance, proche de 2%, alors même que la continuation du modèle viennois n'est rendue possible que par l'engagement du gouvernement autrichien. Ainsi, si Vienne soutient chaque année le maintien et le développement de son parc résidentiel public à hauteur de 577 millions d'euros, 50% de ces financements proviennent ainsi de l'État. Si les démarches innovantes en matière de logement se multiplient (en témoigne, par exemple, le nombre de projets portés dans le cadre de l'IBA), Vienne ne pourra faire l'économie d'une réflexion plus large et systémique si elle entend pérenniser son modèle et prévenir une hausse démesurée des loyers ainsi qu'un accroissement des inégalités dans un contexte de forte croissance démographique. À la clé, la préservation des singularités qui font aujourd'hui d'elle la capitale européenne du logement abordable.

En 2018, Vienne était classée capitale mondiale de la qualité de vie pour la neuvième année consécutive. Saisir la réalité derrière les labels, analyser les piliers de la qualité de vie et interroger les métriques d'une telle mesure : voici ce que La Fabrique de la Cité s'est employée à faire dans un portrait de ville dédié à Vienne, où sont analysées les grandes politiques de la capitale autrichienne en matière de mobilité, logement, transition écologique et espace public. Des travaux qui tentent de dresser le portrait d'une ville caractérisée par ses dualités : à la fois traditionnelle et excentrique, bohème et impériale, patrimoniale et innovante. Toute tentative de circonscrire Vienne à une unique caractéristique ne peut en définitive qu'être vouée à l'échec : entre conservatisme et avant-garde, entre capitale nationale et ville cosmopolite aux influences orientales, c'est dans la complexité que s'épanouit Vienne, ville insaisissable que l'on a toujours cru connaître et qui invite à une redécouverte constante.

“ Si Vienne est une ville de bâtisseurs, dotée d’un vaste parc de logement abordable et tirant parti d’un important foncier disponible, sa réussite en matière de logement ne saurait se limiter à une simple ambition numérique ; elle se double d’une recherche constante d’innovation, à la poursuite d’un objectif de qualité ».



Logements dans le nouveau quartier de Seestadt Aspern

On parle de nous

« Logement abordable : de Bordeaux à Berlin, ces solutions qui commencent à faire leurs preuves »
— **Le Moniteur**, 9 novembre 2018

« 'Le phénomène d'étalement urbain est présent dans toutes les métropoles du monde, en raison de la déconnexion entre emploi et logement : on s'éloigne des villes où l'on travaille, en raison de la hausse des prix dans les métropoles, de la représentation culturelle de la maison avec jardin et des coûts de construction moins élevés pour un pavillon que pour du collectif', analyse Cécile Maisonneuve, présidente de La Fabrique de la Cité. Pour les représentants de La Fabrique de la Cité, si les initiatives sont nombreuses, ce sujet nécessite un partenariat entre tous les acteurs, y compris les habitants ».

« Le logement est au coeur de la métropolisation des villes attractives »
— **Le Monde**, 26 octobre 2018

« La Fabrique de la Cité est un groupe de réflexion spécialiste de l'innovation urbaine, financé par VINCI. Il s'apprête à publier un rapport intitulé 'À la recherche du logement abordable : un défi européen', qui sera dévoilé le 7 novembre, à Bordeaux. Marie Baléo, auteure du rapport, et Cécile Maisonneuve, présidente du think tank, ont étudié le cas de plusieurs villes emblématiques de cette pénurie en Europe ».

@alainjuppe
Maire de @Bordeaux,
président de @BxMetro,
ancien Premier ministre
— **Twitter**, 7 novembre 2018

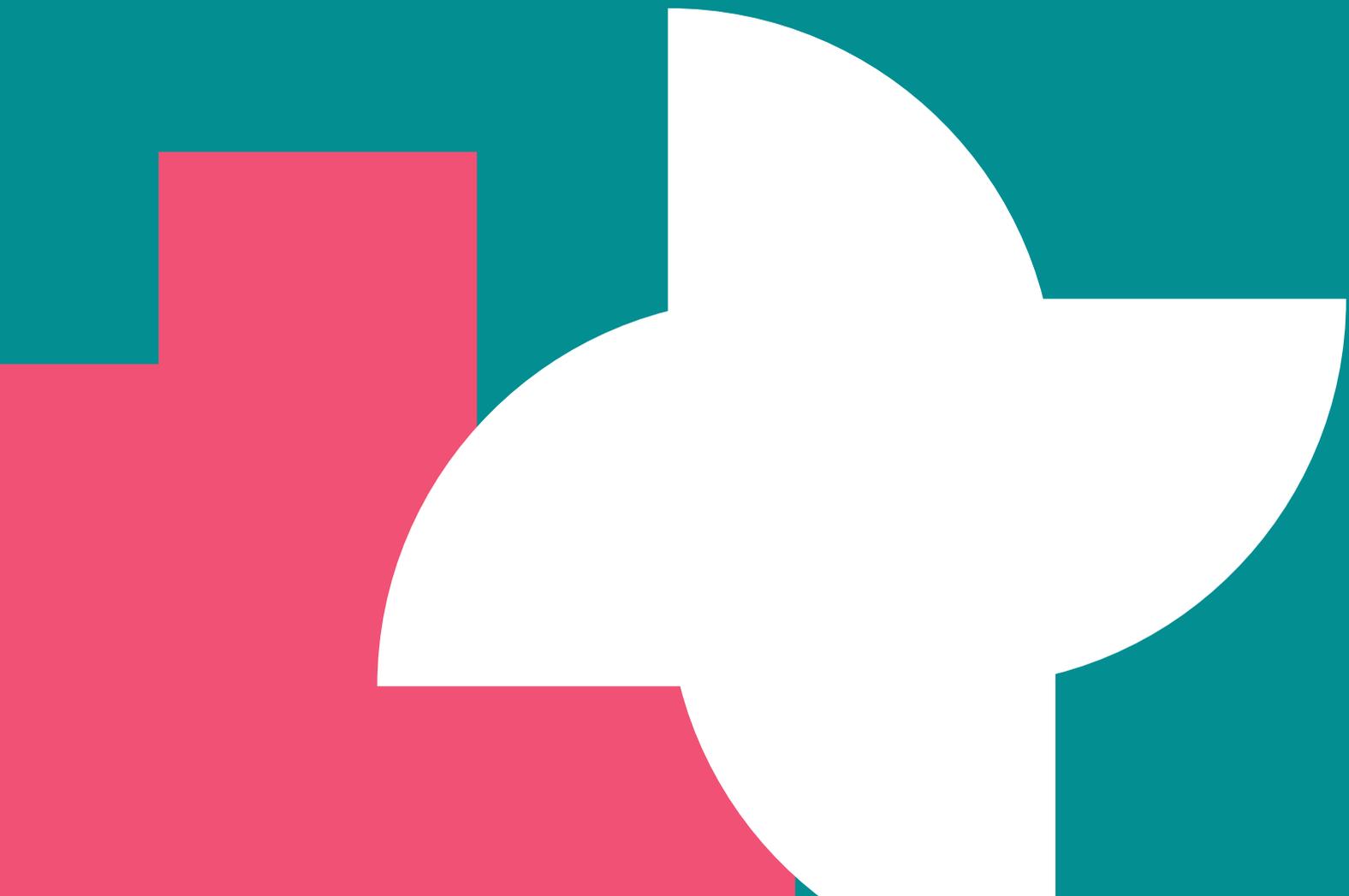




Quartier des Bassins à flot
à Bordeaux

Résilience urbaine

Face aux chocs et mutations
délétères, rebondir plutôt
que résister ?



Être confrontées et devoir faire face aux mutations, lentes et délétères, et aux chocs, soudains et brutaux, fait partie de la réalité des villes depuis toujours. Elles démontrent une capacité formidable à résister, à s'adapter et à renaître. Et pourtant, la résilience urbaine présente aujourd'hui une actualité toute particulière : avec l'urbanisation accrue, les villes deviennent de plus en plus des zones à enjeu en même temps qu'elles contribuent à renforcer l'aléa. Elles sont plus que jamais des acteurs majeurs de la gestion des risques en offrant un échelon d'action et de gouvernance pertinent et efficace. Avec la résilience, l'ambition d'atteindre le risque zéro est abandonnée tout comme l'objectif de faire perdurer le système territorial ou social à l'identique : leur est préférée une ambition de développement de capacités de rebond et d'adaptation. Au-delà des mots et des concepts, comment atteindre cet état d'équilibre dynamique ?

Chiffres clés

La population mondiale s'élèvera à **9 milliards** d'habitants en 2050.

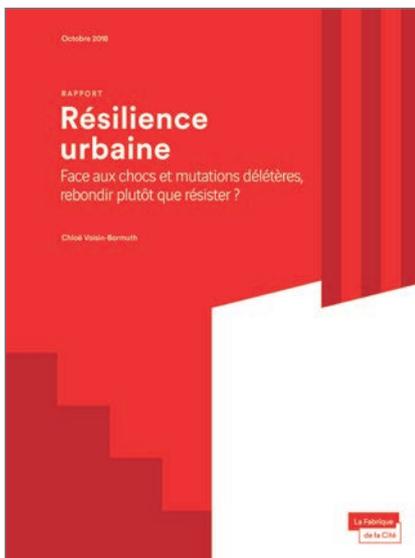
Environ **1,8 million de personnes** pourraient vivre en 2050 dans des régions aux ressources en eau épuisées ou en voie de le devenir.

Ouragan Sandy : **8,5 millions d'habitants** privés d'électricité ; bilan financier de la coupure d'électricité à Manhattan : **65 milliards de dollars**.

La décroissance démographique touche près d'un quart des villes de plus de **100 000 habitants**.

Rapport

Résilience urbaine : face aux chocs et mutations délétères, rebondir plutôt que résister ?



Télécharger le rapport



Géraldine Djament, maître de conférences à l'université de Strasbourg, qualifie Rome de ville éternelle : Rome incarne aujourd'hui l'archétype de la « ville durable » - autant grâce à sa capacité à surmonter diverses perturbations tout au long de son histoire, qu'elles soient brutales ou délétères, que grâce à sa capacité à alimenter un discours mettant en avant la pérennité de la ville envers et contre tout. Les chocs soudains et brutaux, souvent spectaculaires, frappent fortement l'imaginaire collectif et sont très mobilisateurs (incendies, inondations, attentats, ouragans, etc.) - pensons aux commémorations internationales qui rendent hommage aux villes et aux victimes touchées par les attentats terroristes. Les mutations lentes et délétères, en revanche (crise économique, exclusion sociale, changement climatique, etc.), s'étalant sur une longue durée et minant le système de l'intérieur sans catastrophe aisément identifiable ou si soudaine qu'elle exige une réponse d'urgence, peuvent longtemps passer inaperçues et mobilisent plus difficilement - les inégalités sociospatiales aggravées dans un contexte de métropolisation ne font guère l'actualité en dehors des embrasements ponctuels permettant quelques gros titres accrocheurs mais peu d'actions de fond et de long terme.

Deux temporalités très différentes sont ici en jeu, celle de l'urgence d'un côté, et celle de la latence de l'autre. Elles se rejoignent toutefois sur la nécessité de mener au bout du compte une action de fond sur la longue durée - sans quoi le système ne saurait retrouver son équilibre et

être résilient. C'est dans cette capacité d'alerte et de mobilisation sur le long terme que réside le défi le plus important et le plus intéressant de la résilience - au-delà de l'urgence et en dépit de la latence. Ce défi prend toute son ampleur dans les villes. Enjeux en même temps que facteurs d'aggravation de l'aléa, les villes sont en effet au cœur de la gestion des risques contemporaine et de la résilience. Sous l'effet d'un mouvement d'urbanisation constant, elles concentrent toujours plus de population et de centres économiques et politiques et donc toujours plus d'enjeux... Qui plus est, la mondialisation renforce la propagation des ondes de choc en favorisant la mise en réseau des villes à l'échelle mondiale mais aussi leurs interdépendances. Par ailleurs, les villes contribuent à augmenter, sinon créer, le risque : la façon dont elles sont aménagées, leurs modes de fonctionnement, les activités qu'elles abritent peuvent menacer l'équilibre des écosystèmes ou la santé des habitants tout comme contribuer à l'aggravation du changement climatique. Enfin, corollaire des raisons précédentes, les villes sont plus que jamais des acteurs majeurs de la gestion des risques et de la prévoyance en offrant un échelon d'action et de gouvernance pertinent et efficace.

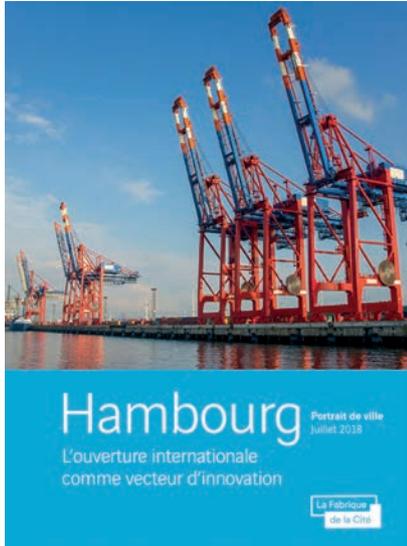
“ On le retrouve aussi bien en mécanique, en biologie, en psychologie, en écologie, en économie qu'en urbanisme ou en architecture : le concept de résilience est partout. Il peut sembler rebattu – voire même suspect. Utilisé dans des domaines si variés, a-t-il encore du sens ? La résilience est-elle devenue un nouvel impératif ? ».

La Fabrique de la Cité mène depuis plusieurs années une exploration du concept de résilience urbaine, capacité des villes à résister et s'adapter à un choc soudain ou à un stress chronique. En 2018, elle publiait un rapport sur la résilience urbaine, collection de quatre éclairages sur ce sujet complexe. Comment définir le concept de résilience urbaine ? Après avoir interrogé la notion et ses présupposés, ce rapport se penche sur les leviers de réduction de la vulnérabilité urbaine, puis sur la résilience des réseaux et celle des villes face aux chocs démographiques et enfin sur les liens entre résilience et démographie urbaine.

La Nouvelle-Orléans à la suite du passage de l'ouragan Katrina



Portrait de ville Hambourg



Une priorité : gérer le risque inondation

Depuis 1962, Hambourg a érigé au rang de priorité la protection contre les inondations, qui relève de ses compétences. À cette fin, elle a fédéré différents acteurs tels l'Autorité nationale des routes, des ponts et des eaux, l'Autorité portuaire de Hambourg (HPA), l'Agence fédérale maritime et hydrographique (BSH) ou encore le Département du développement urbain et de l'environnement (BSU). **103 km de digues rehaussées de 2,5 mètres en moyenne ainsi que d'autres structures de protection ont ainsi été construites, communément appelées « lignes principales de protection ».** Afin d'anticiper les crues exceptionnelles de l'Elbe, dix nouvelles plaines d'inondation ont également été identifiées (pour un total de quinze dans la ville) à la suite d'une expertise de l'Autorité nationale des routes, des ponts et des eaux (LSBG), menée entre juillet 2015 et novembre 2016. Ces plaines doivent servir à contenir la montée des eaux provoquée par des ondes de tempêtes tout comme par des crues intérieures. Les citoyens résidant dans ces zones inondables ont été avertis du risque encouru par le biais d'un processus de concertation. L'architecture des bâtiments des quartiers les plus récents de Hambourg

a également su composer avec le risque d'inondation et se créer une identité propre, alliant résilience et durabilité face aux changements climatiques. En témoigne l'ensemble de bâtiments de commerces, de bureaux et d'habitations le long des quais extérieurs Am Sandtorkai et Dalmannkai, qui se distingue par son architecture résiliente. Au cœur de Hafencity, l'immeuble qui abrite *Der Spiegel*, l'un des titres les plus influents de la presse allemande, est représentatif de ce type de construction. Érigé sur un socle à plus de huit mètres au-dessus du niveau de la mer, le premier étage est protégé des inondations et est doté de portes en métal capables de bloquer l'eau. Les autres bâtiments de ce quartier, pouvant accueillir des activités mixtes de commerce et d'habitation, n'autorisent cependant les logements qu'à partir du deuxième étage, pour plus de sécurité. Autre figure de cet urbanisme résilient, l'Elbphilharmonie, située à la pointe de Hafencity. Elle est construite sur un ancien entrepôt du port, auquel a été ajoutée une imposante structure en béton à plus de huit mètres au-dessus de l'eau, reconnaissable à ses façades en verre. La hauteur de la structure lui assure une protection contre d'éventuelles crues.

« Comment une ville et un port peuvent-ils continuer de se développer lorsqu'ils sont enserrés dans des frontières administratives ? Telle est l'équation délicate que tente de résoudre la cité-État qu'est Hambourg, plaque tournante du commerce international, nœud ferroviaire et autoroutier, cinquième aéroport allemand et deuxième ville d'Allemagne derrière Berlin. Une équation rendue plus difficile encore depuis la chute du mur de Berlin : de ville périphérique au sein de l'Europe de l'ouest, elle retrouve la position stratégique qui fit sa fortune depuis le XIII^{ème} siècle, au centre de l'Europe réunifiée ».



Édifices historiques
Espaces récréatifs

Hôtel de ville - Siège du Parlement et du Sénat

Église St Michel - Église luthérienne édifée à la gloire de l'archange Saint-Michel, devenue un symbole de la ville

Speicherstadt - Ancienne zone des entrepôts du port de Hambourg

Jungfernstieg - 1^{re} rue bitumée d'Allemagne en 1838 et axe central de Hambourg au bord du lac intérieur Alster

Deichstrasse - Plus vieille rue de Hambourg au cœur de la Speicherstadt

Miniatur Wunderland - Attraction reproduisant un très grand réseau de transports miniatures

Reeperbahn - Grande avenue et axe principal du quartier «rouge» de la ville

Quartiers

Neustadt - Quartier de la culture abritant l'opéra, l'église Saint-Michel, le lac intérieur de l'Alster et l'Elbpromenade

Altstadt - Vieille ville et coeur historique de Hambourg

HafenCity - Formé de dix quartiers différents, fruit d'un ambitieux projet d'aménagement

Rotherbaum - Quartier abritant l'université de Hambourg, l'une des plus importantes d'Allemagne

Karolinenviertel - Ancien quartier défavorisé, aujourd'hui redynamisé par une politique de rénovation urbaine de long terme

St. Pauli - Réputé pour son animation nocturne et sa Reeperbahn

Carte extraite du portrait de ville de Hambourg de La Fabrique de la Cité

“ L’ouverture sur le monde est surtout pour Hambourg un moteur d’innovation : [...] faire face au choc démographique qu’a représenté l’accueil des demandeurs d’asile à l’automne 2015 exige de Hambourg de repenser sa politique de logement et d’intégration sur le long terme ».

Figure d'ouverture de la ville sur le port et l'Elbe avec sa «plazza», l'Elbphilharmonie est protégée des inondations par son socle.



Point de vue

Sébastien Maire,
Haut Responsable de la
Résilience
Ville de Paris



« On aura toujours du mal à entraîner les décideurs politiques, les entreprises, les budgets pour mettre en place des dispositifs pour faire face à un choc majeur qui a une probabilité un peu faible de se produire dans le siècle. Mais si on est capable de construire des politiques publiques et territoriales qui peuvent dans le même temps, en utilisant le même argent public, nous protéger face à des chocs et à des stress plus quotidiens, c'est beaucoup plus efficient. C'est l'objet des politiques de résilience territoriale,

transversales à une dizaine de politiques publiques : la résilience, c'est faire plus avec le même budget. Il existe un panel de risques dépendants les uns des autres et un panel de solutions qui doivent répondre à plusieurs enjeux en même temps dans une logique de multi-bénéfice. C'est ainsi que la résilience peut ne pas être plus chère. Mais pour cela, il faut concevoir le projet différemment en intégrant l'objectif de multi-bénéfices depuis le début ».

Intervention de
Sébastien Maire
lors du festival
Building Beyond
à Leonard:Paris



On parle de nous

« La résilience, un enjeu pour les villes »

— Les Échos, 9 octobre 2018

« Dans la foulée de la Fondation Rockefeller, qui a lancé il y a cinq ans un programme intitulé *'100 Resilient Cities'*, le think tank La Fabrique de la Cité, créé par le groupe VINCI, vient de publier une étude sur la résilience urbaine. Après une présentation du concept et des principaux travaux, le document présente quelques stratégies de réduction de la vulnérabilité. Il met particulièrement en avant l'importance de développer l'économie circulaire - pour 'apprendre à faire mieux avec ce que l'on a encore' - et de rendre l'architecture et l'urbanisme

'adaptables, flexibles, modulaires', pour inscrire bâtiments et infrastructures dans le long terme. La dernière partie, particulièrement intéressante, explore comment des villes peuvent répondre aux flux et reflux de population, qu'il s'agisse de l'urbanisation constante des pays en voie de développement, de la désaffection de nos centres-villes de taille moyenne, des situations d'urgence liées aux réfugiés ou des dégâts du tourisme de masse ».

— Benoît Georges

Le futur des espaces publics



L'espace public comme bien commun géré par la puissance publique est bien plus que le simple négatif de l'espace bâti ou qu'un simple espace de circulation. C'est un espace social capable de favoriser aussi bien l'inclusion que l'exclusion sociale en fonction des options d'aménagement retenues et de l'attention portée aux usages et usagers. L'espace public représente un véritable défi en termes d'aménagement en raison des multiples contraintes qui pèsent sur lui (circulation, accessibilité des infrastructures, réseaux, sécurité, durabilité, esthétique, représentation, identité...) et de la multiplicité des acteurs impliqués. Un vrai renouvellement de la pensée de l'espace public s'avère aujourd'hui nécessaire.

En partenariat avec l'*Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions*, La Fabrique de la Cité a lancé en 2016 un projet d'étude sur le futur des espaces publics. Ces travaux se sont consacrés dans un premier temps à l'analyse de l'espace public comme vecteur d'inclusion sociale et de santé, à travers l'exemple de la pratique sportive ; cette réflexion a donné lieu à la publication d'un rapport paru en 2018.

Dans une deuxième phase entamée cette année, La Fabrique de la Cité et AMS se sont saisis d'une nouvelle problématique : celle des espaces publics temporaires et réversibles. De nouvelles formes d'aménagement de l'espace public commencent à s'affirmer, qui mettent en avant des dispositifs éphémères légers, démontables et réversibles, supposés (re-)mettre au centre de l'aménagement l'homme et ses usages, changeants, et favoriser une plus grande expérimentation. En quoi cette nouvelle manière d'aménager l'espace public peut-elle permettre l'émergence d'une ville plus malléable, plus facilement adaptable aux changements rapides que connaît notre société ? En quoi peut-elle au contraire conduire à une « festivalisation » mettant en avant certains usages et usagers au détriment d'autres – moins désirables ?

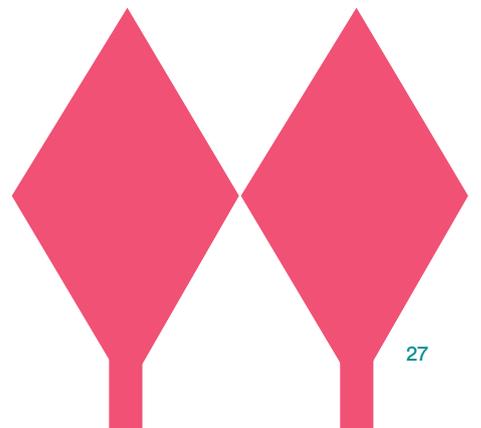
On parle de nous

« Être parent en Île-de-France »

— Le Parisien, 23 mai 2018

« Les espaces publics, c'était 'ce quelque chose' qui restait lorsqu'on avait fini de construire les bâtiments et les routes. C'est l'une des conséquences de la place laissée à la voiture. Aujourd'hui, il y a une prise de conscience sur ce point car cela joue sur notre capacité à nous déplacer, à nous promener ».

— Cécile Maisonneuve



Portrait de ville

Vienne

Dans le portrait de ville qu'elle consacre à Vienne, couronnée capitale mondiale de la qualité de vie par de nombreux classements depuis plusieurs années, La Fabrique de la Cité s'interroge sur le rôle de l'espace public dans la qualité de vie viennoise et sur les défis auxquels sont aujourd'hui confrontés ces espaces. Du « *gender-mainstreaming* » à l'implication accrue des citoyens dans l'aménagement de l'espace public, zoom sur une métropole dans laquelle ce dernier constitue « le salon de la ville ».

“ Près de 50% de Vienne est constituée d'espaces publics, avec notamment une part remarquable d'espaces verts. En moyenne 120 mètres carrés d'espaces verts sont disponibles par habitant. Comment continuer à garantir une telle disponibilité de l'espace public alors que Vienne connaît une croissance soutenue et que les usages et les usagers se multiplient dans l'espace public ? Comment garantir son usage par tous ? Tels sont les défis auxquels Vienne fait aujourd'hui face ».

La conscience de l'importance de l'espace public pour la qualité de vie n'est pas nouvelle à Vienne. Cette qualité fait même l'objet d'une passion particulière comme en témoignent l'ouvrage fondateur de l'urbanisme européen de Camillo Sitte *L'art de bâtir les villes* ainsi que les débats et polémiques qu'il a soulevés. Réagissant à la transformation radicale de Vienne par l'urbanisme de François-Joseph, Sitte interroge profondément ce qui fonde la qualité de l'espace public et étudie dans quelle mesure la transformation de sa forme et de son échelle fait évoluer les modes de vie et la façon de vivre la ville. Il défend déjà la conception de l'espace public comme une pièce à aménager avec autant de soin et d'attention aux usagers qu'une pièce de sa propre maison. Plusieurs projets historiques sont exemplaires de cette attention particulière au citoyen et à ses besoins typique de Vienne, le Burggarten, le Volksgarten, le Prater ou encore la plage de Gänsehäufel, tous grands espaces de rassemblement public, vecteurs puissants de culture, d'histoire, d'identité commune et donc de partage.

Aujourd'hui classée pour la neuvième année consécutive première ville en termes de qualité de vie en ville, Vienne

se soucie de renouveler son approche vis-à-vis de ces espaces. Son projet consiste à faire de l'espace public non plus simplement un lieu favorisant les différents usages et usagers grâce à son caractère équitable et diversifié, mais aussi un lieu d'engagement et de co-création. L'espace public souhaité est ainsi vu comme : vivant et ouvert aux autres ; socialement juste et adapté à tous les genres ; favorable au mouvement et à l'apprentissage ; écologique et robuste ; favorable à la participation et créateur d'identité. Trente-deux mesures ont été formulées, allant de la promotion des usages temporaires et de la réversibilité à l'affirmation de l'espace comme colonne vertébrale des nouveaux quartiers, en passant par la nécessité de mêler étroitement travail social auprès des personnes en difficulté et espaces publics. Plus que l'importance donnée aux espaces publics et à leur qualité, c'est le lien entre ces espaces et le reste des usages de la ville (logement, transports, etc.) dont Vienne a su saisir la nécessité. La question du lien, de la connexion et de l'intégration entre espace public et tissu urbain est ce qui fait de Vienne un élève modèle à l'égard de ses espaces publics et de leur rôle à jouer en tant que vecteurs premiers de la qualité de vie en ville.



Vienne : aux abords
de la Palmenhaus

Rapport

Le futur des espaces publics : activité physique



Télécharger le rapport



Le sport et l'activité physique dans l'espace public comme réponse aux enjeux sociétaux de l'inclusion sociale et de la santé ?

La tendance forte à la pratique du sport dans l'espace public et le caractère protéiforme que celle-ci peut prendre dans un espace sur lequel s'exerce déjà une pression importante suffisent à eux seuls à justifier le fait que le sport doit devenir une question d'aménagement de l'espace public. Comment accompagner et guider cette pratique pour la rendre moins conflictuelle ? Faut-il aménager des espaces dédiés – et la contenir ? Ou au contraire favoriser l'émergence d'espaces publics multifonctionnels qui pourraient accueillir le sport tout comme d'autres usages ? Faut-il développer une stratégie de points (qui permettent un plus haut niveau d'équipement) ou une logique linéaire (qui s'adapte mieux à la nature même du mouvement) ? Quel mobilier urbain inventer qui puisse servir à différents usagers et différents usages – dont le sport et l'activité physique ? Jean-Pierre Charbonneau montre que plusieurs réponses sont possibles et qu'elles dépendent des territoires. Elles dépendent aussi et surtout de ce qui est recherché dans le fait de promouvoir le sport dans l'espace public. Est-ce un enjeu d'image ? Est-ce un enjeu de politique sociale ? En effet, le sport et l'activité physique dans l'espace public peuvent constituer une réponse intéressante aux deux enjeux sociétaux qui nous intéressent : la santé et l'inclusion sociale.

Pour la santé, le lien avec le sport paraît (quasi) consensuel. Le bénéfice à en développer la pratique dans l'espace public plutôt qu'en salle ou en clubs tient à son caractère gratuit et auto-organisé qui le

rend – parfois seulement en théorie – ouvert à tous. Parfois seulement en théorie, parce que William Gasparini montre qu'il existe des biais sociologiques forts qui freinent la pratique sportive, notamment chez les plus défavorisés et chez les femmes. Le sport est une pratique sociale qui, notamment quand il est exercé dans un espace qui ne lui est pas directement dédié et qui soumet au regard d'autres usagers qui n'en font alors pas, engage des représentations sociales et des représentations du corps. Un accompagnement peut s'avérer nécessaire. Celui-ci peut prendre différentes formes, depuis l'accompagnement avec des coaches jusqu'à un espace ayant un effet d'entraînement selon la théorie des nudges.

Pour l'inclusion sociale, la réponse peut paraître moins évidente. Quel lien peut être fait entre, d'un côté, une pratique qui ressort d'une stricte initiative personnelle et, de l'autre, un espace aménagé par la puissance publique, et enfin, la richesse des liens sociaux et le sentiment d'appartenance à un même ensemble social ? Les espaces publics possèdent la capacité à « faire société ». Comme le remarque Marie-Christine Jaille : « *La ville est avant tout ce lieu de la densité, du côtoiement, du 'frottement' social, ce lieu également où plus qu'ailleurs, la société, dans sa diversité, se met en scène. Elle donne à chacun la possibilité de nouer des relations, d'élargir ses réseaux tout en rendant possible l'anonymat.* Toutefois « *la ville se morcelle [...], organisant dans une extrême contiguïté géographique la constitution d'alvéoles socialement différenciées [...]* [faisant perdre à] *l'espace urbain sa capacité à ordonner les rapports sociaux, à ouvrir un espace 'partageable'.* ».

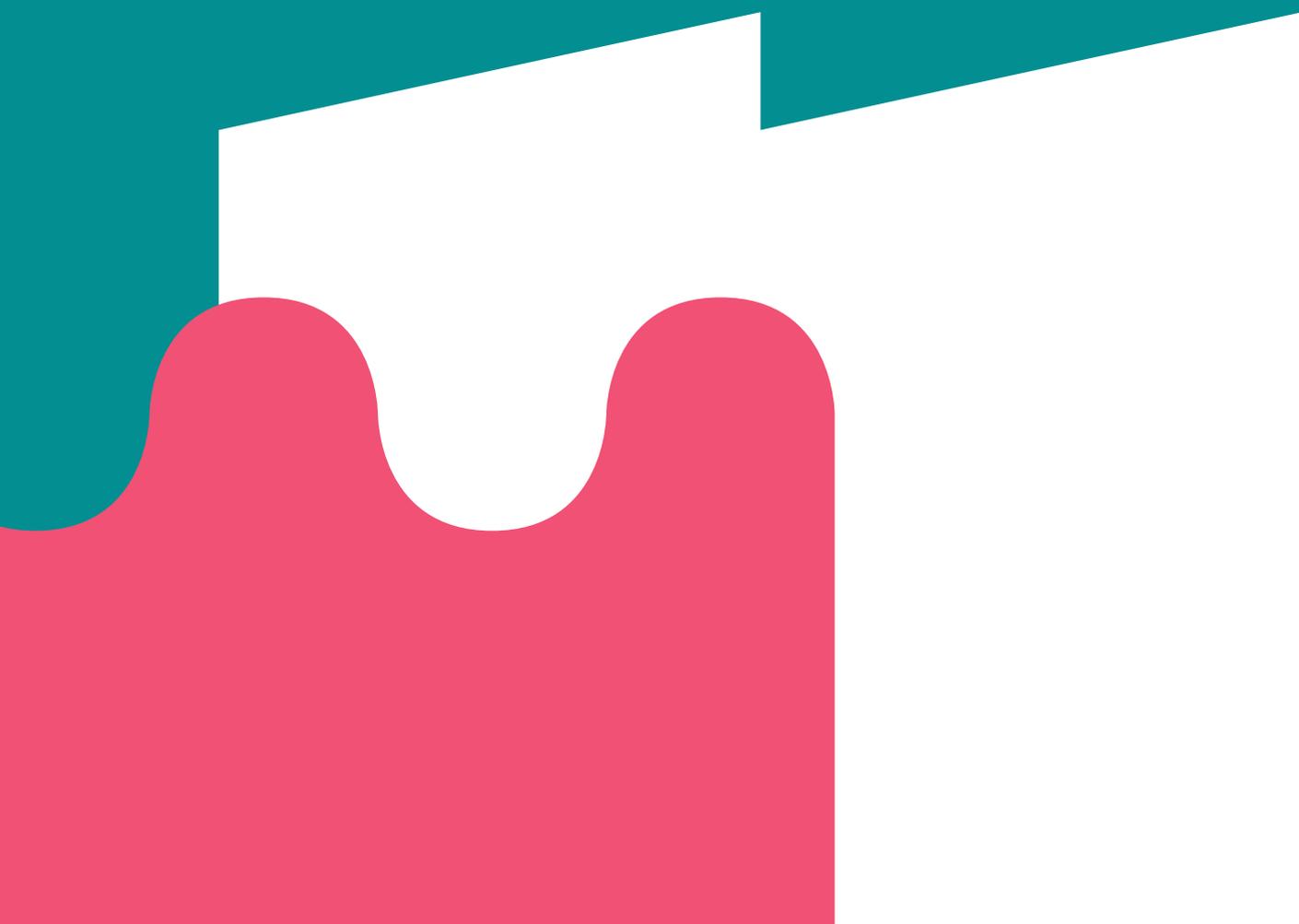
Visite de terrain
à Amsterdam

« Comment donner accès à l'espace public ? Il ne suffit pas que l'espace soit mis à disposition, notamment pour les plus exclus. Il faut pouvoir en faciliter l'usage et l'appropriation. La pratique sportive présente comme avantage considérable de donner une raison d'occuper l'espace, de donner une place. Comment faire se rapprocher des mondes, des gens qui s'ignorent ? La pratique sportive peut être un vecteur de rencontre en faisant partager une pratique commune qui transcende les différences culturelles et sociales ».



Alors que nous vivons dans un monde de plus en plus urbanisé, l'inactivité physique et l'isolement social sont devenus des épidémies mondiales silencieuses ayant des effets négatifs sur la santé publique. Pour relever ces défis, de plus en plus de villes ont fait de l'activité physique une priorité de santé publique. Une activité physique régulière par le sport, le jeu ou la mobilité peut améliorer l'état de santé et contribuer à renforcer l'inclusion sociale et le bien-être. En outre, les urbanistes, chercheurs en sciences urbaines et les organisations civiques appellent à renouer le lien entre l'environnement bâti et la santé publique, qui a disparu au cours des trois dernières décennies. Comment aménager les espaces publics afin d'encourager l'activité physique et l'inclusion sociale ? La Fabrique de la Cité et l'AMS ont publié en 2018 le fruit de la première année de leurs travaux sur le futur des espaces publics. Leurs conclusions : il n'est pas nécessaire de faire des investissements majeurs pour faire de l'espace public un espace favorable à l'activité physique et, partant, à la santé et à l'inclusion sociale. Des interventions légères peuvent ainsi suffire à impulser une nouvelle dynamique. Toutefois, il faut pour cela que les projets partent des caractères physiques de l'espace mais surtout des dynamiques socio-culturelles à l'œuvre car l'enjeu est de faire émerger ou de faciliter une pratique libre dans un espace où se côtoient des usagers et des usages très différents. C'est pourquoi il est indispensable de faire porter l'ambition d'un espace public favorisant l'activité physique au sein d'un véritable projet partagé par les différents acteurs de l'espace public.

Villes productrices de santé



Réaménager la ville et l'adapter pour améliorer la santé des citadins : le fait n'est pas nouveau, mais l'urgence est réelle ; la médecine est confrontée aujourd'hui au défi – médical et social - que pose la croissance de maladies chroniques (allergies, cancers, obésité, diabète, maladies cardio-vasculaires et pulmonaires, maladies mentales...), défi auquel elle peine à faire face seule. Or de nombreuses études socio-environnementales et épidémiologiques ont montré que ces maladies trouvent en partie leur origine dans nos modes de vie modernes induits par une certaine forme d'urbanisation et d'urbanité. Les villes concentrent cependant de nombreuses ressources qui doivent leur permettre de s'ériger en productrices de santé. Comment peuvent-elles dès lors en tirer parti pour construire un urbanisme durable intégrant une dimension sanitaire dans ses principes fondateurs ? En 2017, La Fabrique de la Cité se penchait, au cours de son séminaire international de Lyon, sur le thème des villes productrices de santé et de bien-être. Elle abordait alors les liens entre santé, bâti et morphologie urbaine d'une part mais aussi entre santé urbaine et espaces publics ; autant de réflexions qui auront permis à La Fabrique de la Cité de se positionner, en 2018, auprès des décideurs publics et d'engager un dialogue avec eux pour dégager des pistes d'actions pragmatiques pour répondre au défi de la santé en ville.

Chiffres clés

Selon l'Organisation des nations unies (ONU), **68%** de la population mondiale vivra en ville en 2050 (contre 55% aujourd'hui).

1 Français sur 4 souffre d'une maladie chronique (allergies, cancers, obésité, diabète, maladies cardio-vasculaires et pulmonaires, troubles psychiques, maladies mentales).

11 millions d'entre eux se trouvent en Affection Longue Durée (chiffre qui croît de 8,5% par an en moyenne).

9 millions de décès dans le monde sont imputés à la pollution atmosphérique, soit 1 décès sur 6. Quant à la pollution de l'air des espaces intérieurs, **20 000** décès prématurés en France lui sont imputables.

39% des adultes sont en situation de surpoids dans le monde en 2016. Selon l'Organisation mondiale de la santé, le nombre de personnes obèses aurait triplé depuis 1975 au niveau mondial.

Édito

Pour des villes protectrices ou productrices de santé ?

Revenons sur quelques actualités récentes : la pollution d'abord : « *la santé des citoyens européens reste insuffisamment protégée* ». C'est le constat que fait la Cour des Comptes européenne dans son rapport sur la pollution de l'air le 11 septembre 2018. Il rappelle que cette dernière est à l'origine de 400 000 morts prématurées en Union européenne (dont 48 000 en France) et de « *centaines de milliards d'euros de coûts de santé* » qui, s'ils ne sont pas pris en compte, ne permettent d'élaborer une politique communautaire adéquate et efficace.

L'avènement de l'assurance santé interactive aux Etats-Unis ensuite : la compagnie d'assurance John Hancock Financial a mis en place son programme *Vitality* qui, en échange de données de santé personnelles collectées à travers une Apple Watch ou un bracelet Fitbit et du remplissage d'objectifs mensuels fixés (nombre de pas, nombre de calories perdues), récompense – ou pénalise – les assurés. Un pas déjà franchi plus tôt dans l'année par United Healthcare, leader du secteur, ainsi que par Aetna qui propose pour sa part de rembourser en partie l'inscription dans un club de gym et s'est allié avec Apple pour développer des applications capables de détecter le diabète. Leur argument : un assuré en bonne santé plus longtemps est un client qui rapporte davantage.

Les manifestations enfin : Sommet mondial pour l'action climatique à San Francisco, mouvement des coquelicots en France, marche pour le climat organisée dans plus d'une centaine de villes dans le monde...le mois de septembre a montré d'une part que la société civile est capable de se mobiliser pour demander des comptes aux gouvernements à propos de la lutte pour le climat et de la santé environnementale et d'autre part que des acteurs non-étatiques, les villes, la société civile ou le secteur privé, n'attendent pas la mise en place de dispositifs nationaux pour agir.

Ces quelques actualités nous intéressent pour ce qu'elles dévoilent du lien entre santé et ville. **La bonne santé ne dépend pas uniquement de la biologie ni de la qualité de l'offre de soins, même si celles-ci sont naturellement primordiales. Elle dépend aussi des interactions des individus avec leur environnement** et dès lors ne peut relever que de la seule responsabilité individuelle. Dans cette perspective, la ville apparaît tout à la fois comme source de nuisances (pollution, stress, modes de vie entraînant une sédentarité croissante et possiblement des pathologies chroniques comme le diabète ou les maladies cardio-vasculaires etc.) et comme solution par sa capacité extraordinaire multiséculaire à développer et à faire passer à l'échelle des innovations permettant de promouvoir un urbanisme favorable à la santé (parcs, égouts, développement des modes

doux etc...). Une certaine urgence se fait sentir aujourd'hui en faveur d'une action renouvelée en faveur de la santé environnementale. Cela, en raison des hausses des pathologies bien sûr, mais aussi d'une prise de conscience importante dans la société qui fait de la santé environnementale un nouveau champ d'action pour des acteurs aux intérêts différents, certains traditionnels (monde médical, collectivités, État, etc.), et de nouveaux entrants, start-ups et géants du numérique en premier lieu. Ces derniers, par leur maîtrise de la donnée – environnementale et individuelle – ouvrent en effet de nouvelles pistes d'action excitantes, en termes notamment de prédiction et de prévention, et se présentent ainsi comme de nouveaux partenaires du monde médical comme des villes. Comment va se recomposer ce jeu d'acteurs ? Quelle gouvernance en faveur de la santé environnementale va parvenir à se mettre en place ? A quelle échelle ? La Fabrique de la Cité a décidé de s'attaquer à cette question complexe en posant une hypothèse : ce jeu d'acteurs variera fortement selon le projet partagé par les différents acteurs à l'échelle locale pour lequel deux tendances s'opposent. Parvenir à une ville non nuisible à la santé (« *en vivant ici, votre santé ne sera pas impactée* ») ou bien créer une ville productrice de santé (« *vivre ici vous rendra en meilleure santé* ») ? Ces deux tendances posant la question de fond : jusqu'à quel point sommes prêts à articuler santé environnementale et santé personnelle ?

Point de vue

Charlotte Marchandise,
experte en santé publique et
adjointe à la maire de Rennes
déléguée à la santé et à
l'environnement

« Le but du réseau ville-santé de l'OMS est de **mettre de la santé dans toutes les politiques**, de faire en sorte qu'elle ne soit plus uniquement vue comme la chasse gardée des professionnels de la santé et enfin d'aller dire à tout le monde 'vous contribuez à la santé'. **Tout le monde est acteur de santé.** Et aujourd'hui il existe un alignement de planètes : ce discours devient audible. Il y a quatre ans, parler de perturbateurs endocriniens ou de qualité de l'air en dehors des cercles de

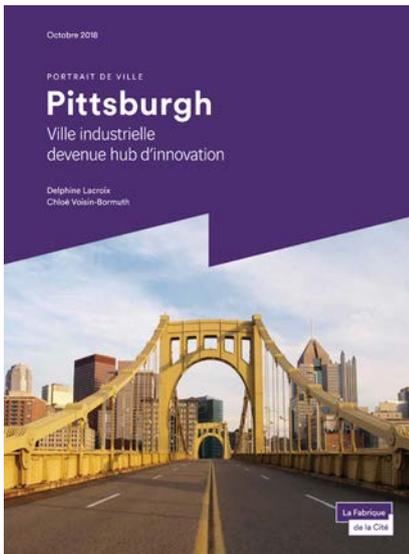
médecins était inaudible. Aujourd'hui les différents acteurs viennent nous voir et se renseignent pour mener à bien leurs projets d'aménagement. On connaît aujourd'hui un basculement en faveur de la santé environnementale qui se nourrit de l'interconnaissance : ce qui explique tout l'intérêt des démarches favorisant la rencontre entre des acteurs qui normalement ne se parlent jamais ».

Charlotte Marchandise présente le réseau des villes productrices de santé durant un atelier organisé par La Fabrique de la Cité le 28 septembre 2018



Portrait de ville

Pittsburgh



“ Nous devons regarder en arrière et comprendre ce que nous avons fait à notre environnement. Nous avons détruit notre air et nos eaux en développant cette industrie. Nous avons fait des erreurs qui font partie de notre histoire. Aujourd’hui, nous ne devons pas simplement réduire les impacts environnementaux mais aussi maximiser les perspectives de durabilité ».

Le maintien d’une forte pollution environnementale

En dépit des efforts menés dans le cadre des programmes « Renaissance », Pittsburgh éprouve encore des difficultés à améliorer la qualité de son air, de ses rivières et de ses sols et souffre encore de son héritage industriel. Cette pollution environnementale constitue l’un des stress auquel la stratégie de résilience de la ville entend faire face (axe « planet » de sa stratégie dite des « 4 P » : « People », « Place », « Planet », « Performance »). Le comté d’Allegheny, classé par l’*American Lung Association* comme la région américaine à la plus mauvaise qualité de l’air en termes d’ozone et de particules journalières et de long terme (annuelles), a reçu la note la plus basse, « F », dans un rapport publié par l’association en 2018 (« *State of the air 2018* »). 21 journées ont ainsi été classées orange, traduisant un très fort taux d’ozone dans l’air ; on recense autant de journées de pollution aux particules fines. Près d’1,2 million d’habitants seraient « à risque » face à la pollution de la ville et de sa région, avec 249 jours qualifiés de « mauvais » en termes de pollution par le *Breathe Project* [...]. Les activités industrielles seraient à l’origine de plus de 58 % des émissions de polluants observées à Pittsburgh (industrie, production d’électricité, gestion des déchets). Elles sont suivies des transports et logements (22% des émissions chacun). La circulation des véhicules,

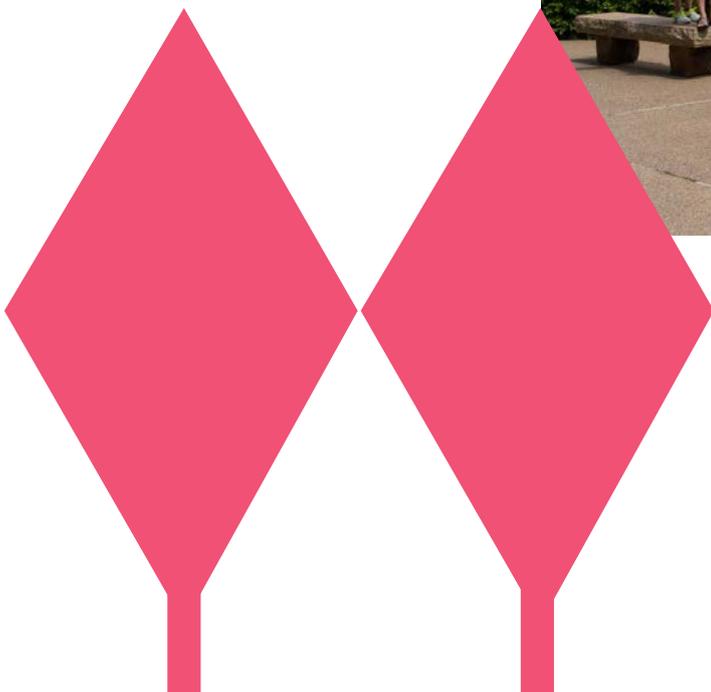
des camions, des bus ainsi que la combustion du bois dans les logements et leurs émissions intrinsèques contribuent ainsi de façon significative à la pollution de Pittsburgh.

Une action entre local, régional et global

Afin d’endiguer ce qui représente un problème de santé publique, la stratégie de résilience de Pittsburgh souhaite non seulement remédier aux problèmes issus de son héritage industriel (logique de réparation) mais aussi repenser son système d’infrastructures afin de minimiser l’empreinte écologique de la ville. Les actions mises en oeuvre dans ce cadre tendent à favoriser l’économie circulaire afin de limiter les flux d’intrants, développer une production locale et mieux gérer les déchets (objectif zéro déchets). Elles visent aussi à développer un système de transport intelligent et multimodal permettant de limiter le recours à la voiture, développer un système de « power grid » (*District Energy Pittsburgh*), d’améliorer la qualité de l’air intérieur et extérieur notamment sur la base d’une meilleure connaissance et d’une meilleur cartographie de la pollution, et enfin de favoriser l’écoconstruction. La poursuite de ces objectifs est considérée comme un nouveau moteur de développement économique pour Pittsburgh.

À la fois sources de nuisances et solutions par leur capacité multiséculaire à développer et faire passer à l'échelle des innovations permettant de promouvoir un développement favorable à la santé, les villes ont de plus en plus conscience de l'urgence d'une action renouvelée en faveur de la santé environnementale. C'est le cas de Pittsburgh, ancien berceau de la sidérurgie américaine aujourd'hui en pleine renaissance, qui souffre cependant encore de son héritage industriel et dont près d'1,2 million d'habitants seraient « à risque » face à la pollution atmosphérique, des rivières et des sols de la ville et de sa région. Pour endiguer ce risque sanitaire, la stratégie de résilience de Pittsburgh, ancrée entre une action locale, régionale et globale, mise sur l'économie circulaire, le développement d'une production locale impliquant une gestion minutieuse des déchets produits, mais aussi sur le développement d'un système de transport intelligent, multimodal, et d'un système « *power grid* ».

Manifestation en faveur du climat organisée par le mouvement écologiste 350 Pittsburgh le 21 juin 2015



Événement

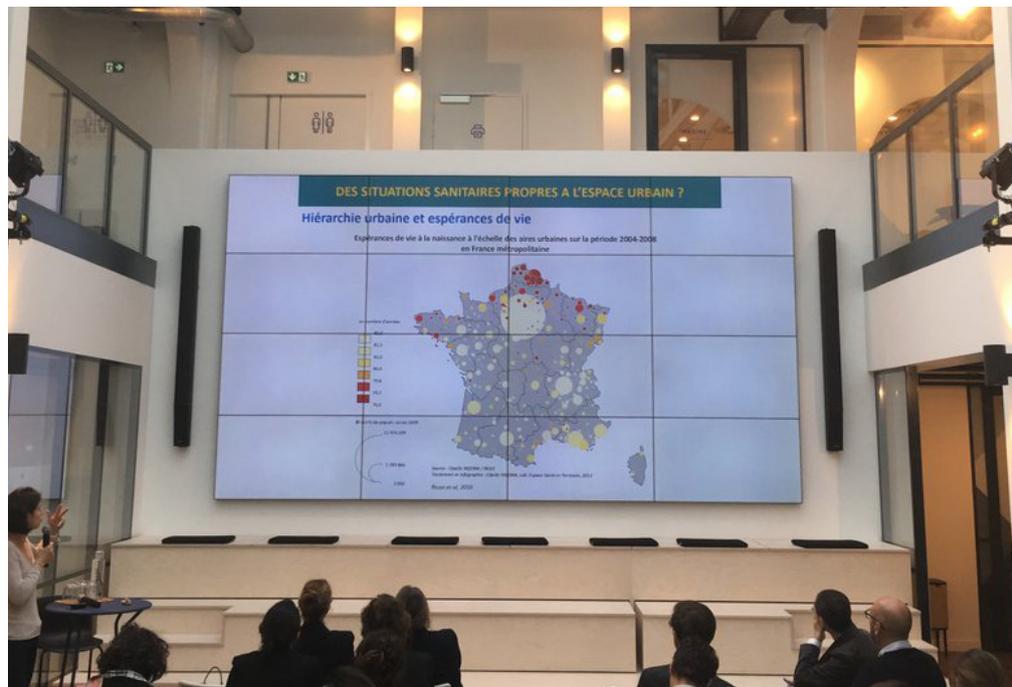
Atelier : Santé environnementale, entre acteurs traditionnels et nouveaux entrants — Leonard:Paris, 28 septembre 2018

« Il existe aujourd'hui un alignement de planètes en faveur de la santé environnementale » : c'est ainsi que Charlotte Marchandise-Franquet, experte en santé publique et adjointe à la maire de Rennes déléguée à la santé et à l'environnement, décrit un contexte aujourd'hui favorable à ce champ de l'action publique, alors que se généralise une prise de conscience du fait que la santé ne dépend pas seulement de facteurs individuels, biologiques ou comportementaux, mais aussi de déterminants de santé environnementaux. **Devenue pour les territoires un facteur d'attractivité non négligeable, la santé environnementale intéresse un nombre croissant d'acteurs aux intérêts parfois divergents** : au côté des acteurs traditionnels (monde médical, assurances, collectivités, État...) apparaissent de nouveaux acteurs souvent issus du numérique, qui font de la donnée un nouvel instrument de prévention.

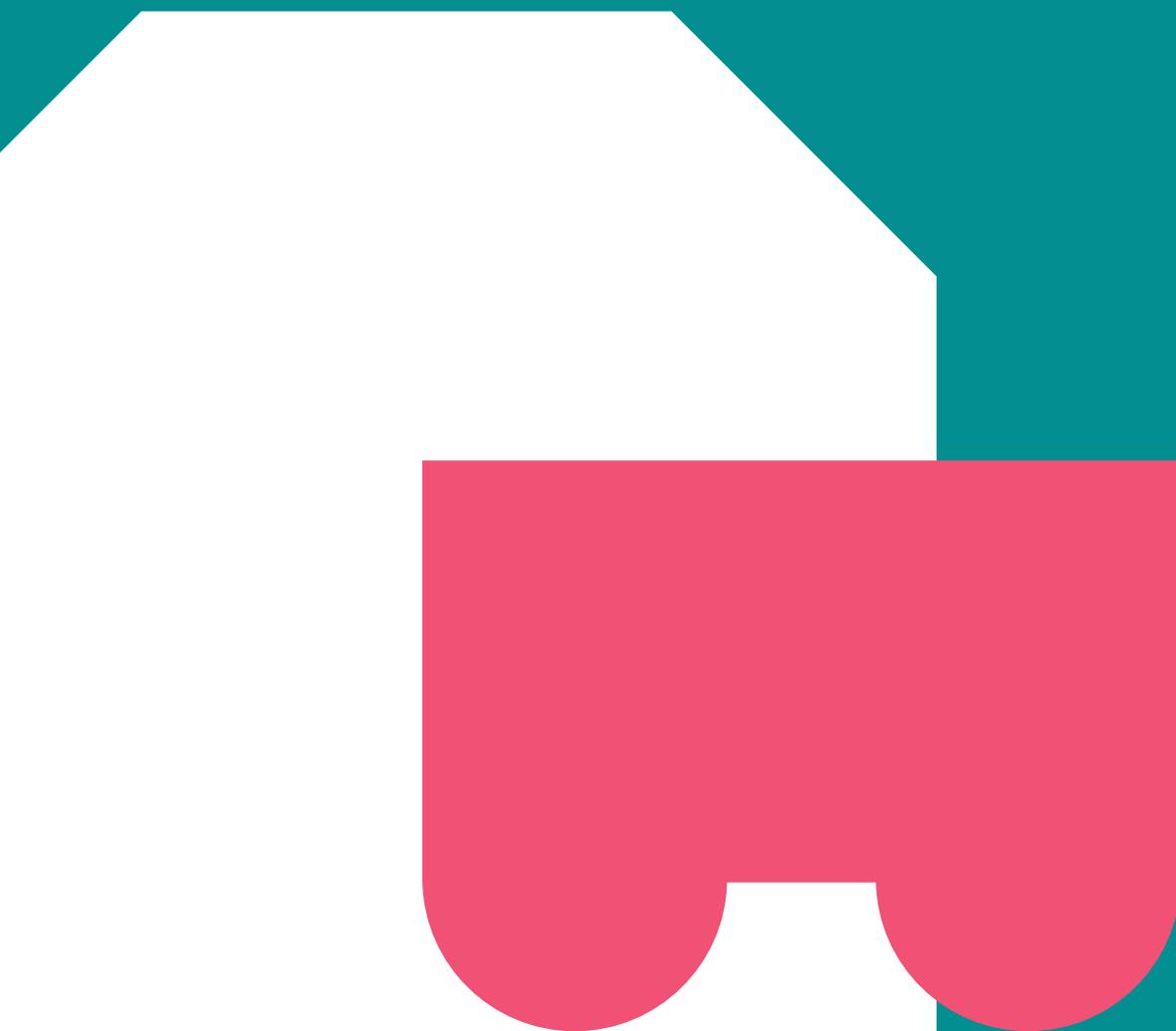
Comment ce jeu d'acteurs se recompose-t-il ? C'est pour répondre à cette question que La Fabrique de la Cité organisait, le 28 septembre 2018 à Leonard:Paris, un atelier réunissant élu, experts, chercheurs, médecins, entreprises du numérique et représentants de collectivités. À la clé : comprendre la façon dont se positionnent aujourd'hui les acteurs de la santé environnementale et imaginer les futurs possibles de sa gouvernance, mais aussi échanger sur le positionnement des acteurs actuels de la santé environnementale, analyser les futurs de gouvernance possibles mais aussi dégager des pistes d'action pragmatiques dans ce champ d'action. Cette première manifestation sera suivie, en 2019, de deux ateliers, l'un dédié à l'urbanisme favorable à la santé et le second à la pollution de l'air intérieur.



Atelier de La Fabrique de la Cité, 28 septembre 2018



Mobilités sur les distances intermédiaires



Chaque jour, 16,7 millions de personnes résidant en France parcourent en moyenne près de 14,6 kilomètres pour se rendre sur leur lieu de travail. Et le trajet quotidien de ces navetteurs ne cesse de s'allonger. Depuis 1999, la proportion des déplacements de moins de 10 kilomètres a diminué alors que la part de ceux compris entre 20 et 50 kilomètres a augmenté. Bien qu'elle concerne un Français sur quatre, et par opposition aux déplacements inférieurs à 10 km et supérieurs à 100 km, la mobilité sur les distances intermédiaires est le parent pauvre des politiques de mobilité. Ces distances restent dépourvues de réels choix modaux et d'une alternative crédible à la voiture. Rénovation des infrastructures, intermodalité, covoiturage, autopartage, vélo : La Fabrique de la Cité a souhaité mettre l'innovation au cœur de la réflexion autour des solutions à apporter aux problématiques de mobilités sur ces distances intermédiaires.

Chiffres clés

73% des actifs français sont navetteurs : ils résident dans une commune différente de leur lieu de travail.

14,6 km : distance moyenne entre le domicile et le travail des navetteurs.

80% de ces navetteurs utilisent leur voiture pour aller travailler.

Point de vue

Jean-Marc Offner,
directeur général, a-urba

« On peut définir la mobilité comme l'espace-temps des programmes d'activité : chacun a un certain nombre d'activités qui ne sont pas gravées dans le marbre et qu'ils peuvent choisir à leur convenance. Ces activités se déploient dans des territoires et des rythmes qui évoluent. Avec cette définition, on a une vision de la mobilité qui s'organise en trois systèmes : transport, localisation et les activités. Il serait inopportun d'opposer la mobilité du quotidien et

des mobilités plus exceptionnelles : les deux sont articulées aujourd'hui ».

« On sait beaucoup de choses sur les déplacements réguliers dans l'urbain mais beaucoup moins sur ce qu'il se passe sur des déplacements de moyenne portée. Cette absence de connaissance est renforcée par le fait que le système d'acteur en place est principalement localisé au centre des agglomérations ».



Voir la vidéo





Événement

Atelier « Hacking du projet de loi Mobilité »

— Toulouse, 3 avril 2018

Le 3 avril 2018, La Fabrique de la Cité réunissait des experts de la mobilité pour identifier les problématiques et solutions à apporter aux mobilités sur les distances intermédiaires dans l'aire urbaine toulousaine. En Europe, la capitale de la région Occitanie se caractérise par une structure métropolitaine éclatée correspondant à un étalement urbain important sans continuité du bâti. De cette forme urbaine, issue de plusieurs décennies de croissance démographique et économique, résulte un espace caractérisé par une très faible densité de population et, de fait, dépendant des déplacements automobiles.

On parle de nous

« La Fabrique de la Cité dévoile des recommandations pour les mobilités sur les distances intermédiaires »

— Business Immo, 20 décembre 2017

« La Fabrique de la Cité publie la contribution de 14 experts et acteurs de la mobilité au débat sur la mobilité des distances intermédiaires ».

« Les oubliés des politiques de mobilité »

— Les Échos, 28 décembre 2017

« Bien qu'elles concernent un Français sur quatre, ces mobilités sur les distances intermédiaires sont le parent pauvre des politiques de mobilité.

Cette catégorie de déplacement ne dispose ni d'un diagnostic précis, ni de données solides, ni d'une gouvernance clairement identifiée, ni d'alternatives crédibles à la voiture. Comparée aux politiques déployées sur les distances inférieures à 10 kilomètres ou supérieures à 100 kilomètres, riches en offre multimodale, cette catégorie intermédiaire cumule l'ensemble des handicaps ».

Rapport

Quelles solutions pour les mobilités du quotidien sur les distances intermédiaires ?



Consulter le rapport



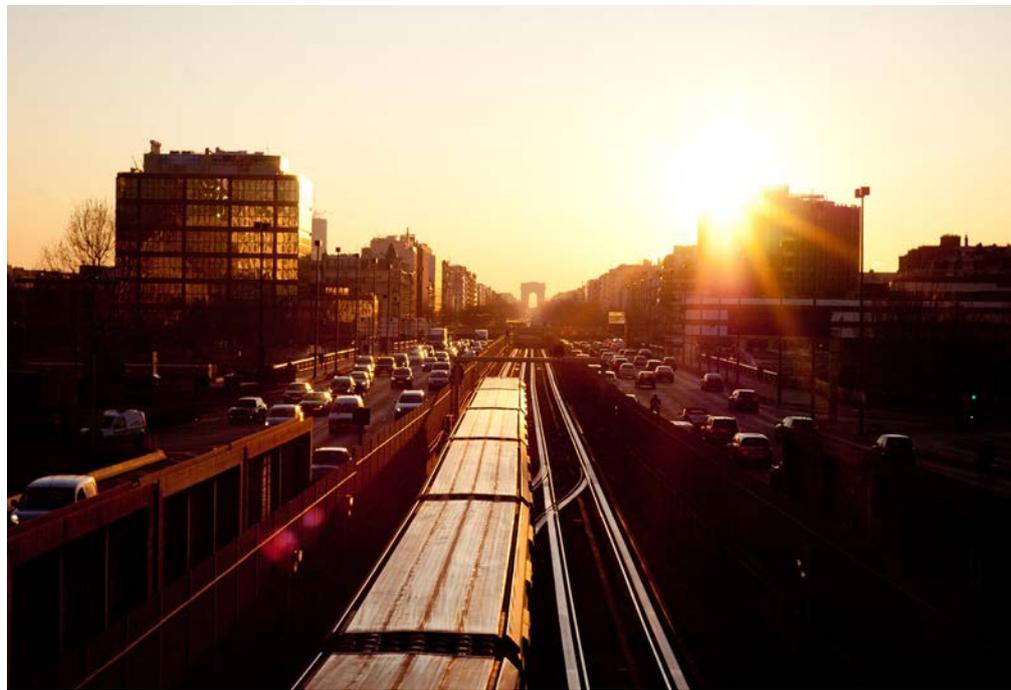
Depuis les années 1990, le besoin de se déplacer des Français a évolué. En 2013, 26,1 millions de personnes habitant en France avaient un emploi et plus des deux tiers d'entre elles (73%), soit 16,7 millions de personnes, étaient des navetteurs, c'est-à-dire qu'elles travaillaient dans une commune différente de celle de leur lieu de résidence. Ces navetteurs parcouraient en moyenne 14,6 kilomètres en 2013 pour se rendre sur leur lieu de travail contre 13 kilomètres en 1999. La proportion des déplacements de moins de 10 kilomètres a diminué alors que ceux compris entre 20 et 50 kilomètres a augmenté. La mobilité sur les distances intermédiaires (entre 10 et 100 kilomètres) tend à s'accroître dans l'espace et dans le temps. Cette distance varie selon les territoires. Ces distances moyennes sont restées faibles dans les grandes villes, mais elles augmentent lorsqu'on s'en éloigne. Au-delà de la zone urbanisée, les déplacements de plusieurs dizaines de kilomètres qui étaient l'exception, sont devenus la règle. Quant aux navetteurs des espaces métropolitains et des grandes agglomérations, ils ont les plus longs temps de transport. Dans ces communes densément peuplées, une majorité de navetteurs (57%) utilise sa voiture pour se déplacer, contre 37% en transport en commun. Ces chiffres sont respectivement de 80% et de 15% en moyenne sur l'ensemble de la France.

Or les mobilités sur les distances intermédiaires sont aujourd'hui le parent pauvre des politiques de mobilité, situation d'autant plus insatisfaisante que des solutions existent. La prise en charge des besoins de mobilité diversifiés sur ces

distances ne dispose ni d'un diagnostic précis ni de données solides ni d'une gouvernance clairement identifiée ni d'alternatives crédibles à la voiture. Comparée aux politiques déployées sur les distances inférieures à 10 kilomètres ou supérieures à 100 kilomètres, riches en offre multimodale, cette catégorie intermédiaire cumule l'ensemble des handicaps. Du côté de la collectivité, elle supporte des charges de fonctionnement élevées et nécessite de lourds investissements. Du côté de l'utilisateur, elle signifie congestion au quotidien, choix modal limité voire nul et absence d'offre à bas coût. Si ce constat n'est pas nouveau, les tendances à l'œuvre appellent cependant des réponses urgentes, tant elles s'imbriquent étroitement avec des problématiques d'emploi, d'insertion sociale et de transition énergétique, dans un univers de mobilité dominé par la voiture.

À l'ère de la révolution numérique, il est tentant de faire des nouvelles technologies la réponse unique aux défis soulevés par cette catégorie de distance. Tentant mais dangereux tant la complexité des questions soulevées ici ne saurait être soluble dans une pensée magique aussi confortable qu'illusoire. Si le numérique apporte de nouveaux outils de connaissance et de calcul (itinéraires, gestion dynamique) et de nouvelles opportunités, il ne saurait résoudre seul les problématiques fondamentales telles que la congestion ou la pollution. Le numérique, nouvel outil au service de l'action publique en matière de mobilité, ne peut dispenser celle-ci d'une action durable sur l'espace physique, sur le financement et sur la gouvernance des mobilités.

« La loi sur les mobilités peut faire entrer les transports du quotidien dans un nouvel âge. Pour relever ce défi, deux impératifs : réconcilier les métropoles avec leurs périphéries et rassembler les acteurs de la mobilité dans toute leur diversité ».



Les mobilités sur les distances intermédiaires sont aujourd’hui le parent pauvre des politiques de mobilité. Alors que la loi d’orientation des mobilités à venir entend donner la priorité aux transports du quotidien, il convient de repenser la problématique de la mobilité sur les distances intermédiaires afin qu’elle puisse disposer d’un portage technique, institutionnel et politique. C’est dans cette perspective que La Fabrique de la Cité réunissait en novembre 2017 une vingtaine d’acteurs de la mobilité – venus des grandes entreprises, des startups, des collectivités locales, de la recherche universitaire. Les propositions issues des travaux menés lors de cet atelier sont rendues publiques en janvier 2018, dans un rapport intitulé « Quelles solutions pour les mobilités du quotidien sur les distances intermédiaires ? ». Les conclusions qui y figurent prennent en compte les contraintes inhérentes à cette catégorie des mobilités : rareté de l’espace public dans les espaces denses, pénurie durable de fonds publics et enjeux environnementaux. Elles s’organisent autour de quatre grandes rubriques : connaître, organiser, financer et inciter. Elles portent à la fois sur le développement le développement de la connaissance des mobilités ; l’organisation territoriale des déplacements en étendant le périmètre d’action des AOM au bassin de vie ; le financement de nouveaux services et infrastructures de mobilité grâce, notamment, au péage urbain ; et enfin, les incitations à créer pour modifier les comportements de mobilité des citoyens.

Congestion et numérique

Les promesses du numérique dans
la résolution de la congestion



Optimiser la ville, la rendre plus intelligente et plus fluide : telles sont les promesses du numérique pour les villes. Dans chaque fonction urbaine majeure, le numérique est amené à jouer un rôle fondamental. La mobilité n'échappe pas à la règle : le numérique permettrait en la matière de « *déjouer les bouchons* » et de signifier « *la fin de la galère* » ; il alimente ainsi de grands espoirs pour les villes en matière de mobilité, puisqu'il permettrait de résorber la congestion urbaine, phénomène inhérent aux villes elles-mêmes. Il convient cependant d'analyser le rôle et l'influence du numérique sur la mobilité. En effet, depuis leur apparition il y a près de 10 ans, les outils numériques n'ont pas fait disparaître la congestion. Au contraire, ils semblent, sous certains aspects, y avoir contribué. Le numérique a même donné une nouvelle raison d'être à la voiture en ville en la rendant plus disponible (VTC, autopartage), plus compétitive (Waze).

La Fabrique de la Cité réinterroge aujourd'hui les effets et le rôle du numérique dans la réduction de la congestion urbaine en analysant la congestion en tant que déséquilibre économique entre une offre en infrastructures (stock) et une demande de mobilité (flux). Cette approche permet d'observer que le numérique n'a qu'un effet marginal dans la réduction de la congestion urbaine, puisqu'il agit uniquement sur la demande.

L'objet de ce projet d'étude est donc de déconstruire le mythe et la pensée magique selon laquelle le numérique va réduire la congestion urbaine, avant d'étudier le champ des solutions concrètes permettant de résoudre ce déséquilibre entre offre en infrastructures et demande de mobilité. Le champ des possibles est large et aucune solution ne peut résoudre à elle seule le problème de la congestion urbaine.

Chiffres clés

3,3 milliards d'euros : coût estimé de la congestion en France.

Aux États-Unis, la congestion est responsable de l'émission de **25 milliards** de kg de CO₂.

Les Franciliens perdent chaque année en moyenne **69 heures** dans les embouteillages.

En France, une voiture accueille en moyenne **1,1 personne** (conducteur compris).

Rapport

Pour en finir avec (la fin de) la congestion urbaine



Et si la solution miracle tant attendue venait de la révolution numérique ? En 2005, les premières briques de ce qui deviendra plus tard la « *smart city* » incarnent l'utopie de la ville contrôlée, prévisible et régulée, une ville dans laquelle l'intelligence humaine s'efface au profit de l'intelligence prétendument obtenue grâce aux outils numériques. Appliqué à la ville, le numérique convoque divers imaginaires d'ordre, de sécurité, depuis longtemps véhiculés par les arts (cinéma, peinture, littérature). Dès son origine, la ville numérique se présente ainsi comme une vision idéalisée de la ville où l'on va non seulement résoudre des problèmes séculaires, notamment la congestion,

mais aussi maîtriser tout à la fois développement durable et qualité de vie sur fond d'urbanisation galopante. Cette nouvelle intelligence supposée repose presque exclusivement sur les technologies de l'information et de la communication (TIC). Elle doit se lire comme la capacité pour les villes d'apprendre, de comprendre et de transformer la banalité de leur quotidien. Les géants des TIC de l'époque se lancent alors à l'assaut des villes. Le « *Connected Urban Development* » (CUD) sera le premier programme urbain, implanté dans trois villes (San Francisco, Amsterdam et Séoul) dont l'ambition affichée est de résoudre l'ensemble des problématiques des villes, notamment en matière de congestion.

Aujourd'hui, la mobilité reste le terrain de jeu favori des plateformes numériques, et la congestion, leur meilleur ennemi. Ainsi, face aux embouteillages récurrents, le numérique version Waze se propose de « *déjouer le trafic* », là où un Citymapper vise tout simplement à... « *simplifier la ville* ». La transformation de la ville par le numérique, ce sont donc de nouvelles technologies et de nouveaux acteurs. De quoi nourrir une ambition renouvelée des villes dans leur objectif de réduction de la congestion urbaine.

Cependant, au-delà des slogans marketing, quelles sont les promesses du numérique pour lutter contre les embouteillages ?

Pour Antoine Picon, ces dernières décennies ont vu le passage de la « *ville des flux et des réseaux* », telle qu'on la connaissait depuis le XX^e siècle, à la « *ville des occurrences* ». Cette dernière serait fondée sur la capacité des villes à enregistrer de plus en plus d'événements. Chacune de ces occurrences, ou données, permet de représenter la ville différemment. Dans la ville numérique, le plan laisse sa place au scénario. Données, intelligence artificielle, capteurs... Derrière le numérique se trouvent en réalité de nombreuses technologies et techniques. Elles permettent aux acteurs privés de la ville comme aux municipalités d'être en mesure de traiter en temps réel un très grand nombre d'informations. Grâce à ces nouvelles capacités acquises, on espère que la ville sera plus fluide et plus vivable. Ces promesses trouvent leurs fondements dans trois leviers que le numérique semble pouvoir actionner ou faciliter : développer la connaissance des mobilités, mieux informer les usagers et enfin mettre en place un système de transport intelligent et réactif en temps réel.

« À New York, figure de proue de la ville intelligente, le numérique n'a pas inversé la tendance en matière de congestion urbaine : les New-Yorkais ont passé en moyenne 91 heures coincés dans les embouteillages en 2017. La congestion s'est même aggravée ; en effet, depuis le début des années 1980, la congestion dans les métropoles de plus de 3 millions d'habitants aux États-Unis a crû de près 25 % ».



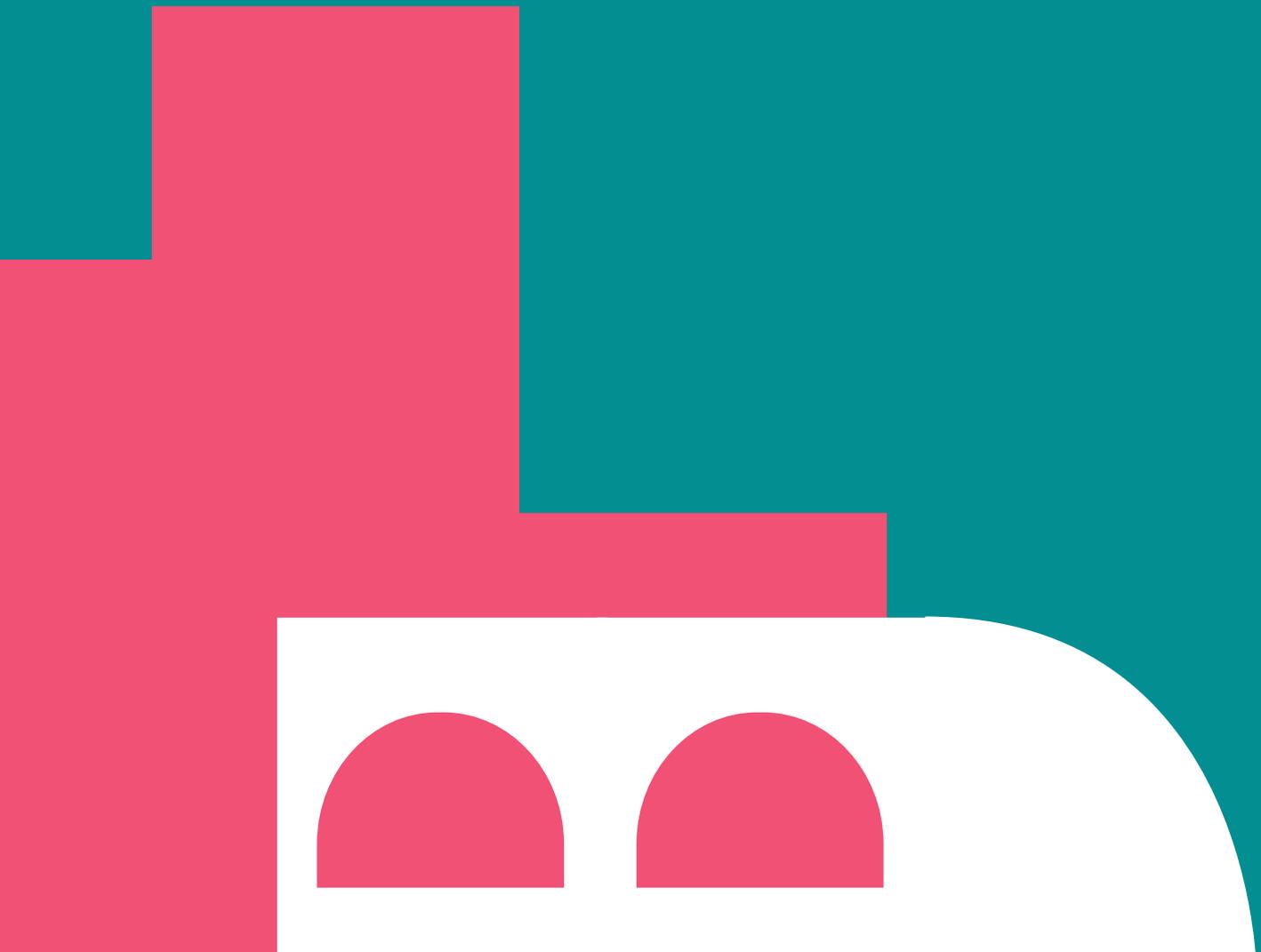
Aux bouchons hérités du passé, les acteurs du numérique proposent de les « éviter avec intelligence » ou tout simplement de « simplifier la ville ». Derrière ces mots se trouvent des promesses de services déployés par les acteurs du numérique. Concentrés sur l'objectif de simplifier la mobilité en la rendant plus fluide et moins complexe, ils cherchent à renouveler l'expérience de déplacement. En analysant les facteurs et déterminants de la congestion urbaine, on remarque cependant que le numérique ne peut être l'unique solution à la résolution des embouteillages. Il convient de voir la manière dont le numérique pourrait être mis au service d'une stratégie globale de résolution de la congestion urbaine.

On parle de nous « Les embouteillages à l'épreuve de la théorie du chaos et de la physique des fluides » — Les Échos, 3 décembre 2018

« La théorie scientifique mono-disciplinaire ne suffit pas à expliquer les phénomènes de congestion. La modélisation mathématique doit s'adjoindre des lectures économique (barèmes des exploitants) et socio-psychologique (ressenti des automobilistes). 'La solution est plurielle et systémique. En fait, on ne pourra pas répondre aux phénomènes de congestion si on fait l'abstraction d'une vision économique', affirme Camille Combe ».

Gares du futur

Un nouveau paradigme urbain ?



La gare, principale interface entre le chemin de fer et la ville, constitue à la fois un maillon central de la chaîne de la mobilité et un élément-clé de l'organisation de l'intermodalité. Catalyseur d'échanges, elle est à la fois un lieu d'interconnexion et un espace de vie offrant de nombreux services. Le réseau ferroviaire et la gare, infrastructures majeures et dotées d'objectifs ambitieux, peuvent servir d'outil de développement économique et de planification spatiale. Un projet de gare, tant par la mobilisation de financement que par la coordination des parties prenantes qu'il exige, peut contribuer à la revitalisation de certains quartiers, à la promotion d'une architecture (qu'il s'agisse de celle du lieu ou du quartier) et à l'aménagement de l'espace public. Ces nouveaux projets peuvent également permettre d'introduire et d'intégrer l'innovation technologique permettant à la fois de sécuriser les lieux et d'améliorer l'expérience usager. Dans le cadre de son partenariat pluriannuel avec l'*Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions*, La Fabrique de la Cité explore aujourd'hui les gares du futur.

Chiffres clés

Le Grand Paris Express verra la construction de **200 km** de lignes de métro supplémentaires (quasi doublement du réseau actuel) et la construction de **68** nouvelles gares.

Aux Pays-Bas, l'État néerlandais a dépensé près d'un milliard d'euros pour rénover **6** gares.

Événement

Smart Stations

— 15-16 mars 2018
et 27 juin 2018

Les 15 et 16 mars 2018, La Fabrique de la Cité, l'*AMS Institute*, l'Atelier Néerlandais et l'Ambassade du Royaume des Pays-Bas organisaient un séminaire sur le thème de la gare du futur et interrogeaient le nouveau rôle de pôle d'échanges qu'assument aujourd'hui les gares, à partir de l'analyse d'expériences croisées en France et aux Pays-Bas.

Ce séminaire « Gares du Futur » prenait appui sur le Grand Paris, projet dans lequel les gares seront amenées à jouer un rôle central en tant que moteurs de nouveaux centres économiques et pôles d'échanges de la métropole parisienne. En collaboration avec les réseaux de la « Randstad » aux Pays-Bas, le séminaire examinait ainsi plusieurs études de cas dans les deux régions métropolitaines, française et néerlandaise, afin de comprendre le nouveau rôle clé que les gares sont appelées à jouer

dans ce nouveau contexte. Après une première journée dédiée au networking, une seconde journée était consacrée au partage d'expériences et de connaissances au travers de trois ateliers thématiques : « la gare comme noeud intermodal », « la gare comme destination » et « la gare intelligente comme centre de données ».

Cette exploration s'est poursuivie le 27 juin 2018 à Leonard:Paris à l'occasion d'un événement organisé par La Fabrique de la Cité dans le cadre du festival *Building Beyond*, avec une visite de la gare du futur par Patrick Ropert (Directeur général, Gares et Connexions) et Yo Kaminagai (Délégué à la Conception, RATP). Ces infrastructures, poumons économiques des villes, s'ouvrent progressivement sur leurs quartiers au point de rendre floue la frontière ville-gare.



Point de vue

Yo Kaminagai,
Délégué à la conception
– maîtrise d'ouvrage des
projets, RATP

« On assiste à un changement de paradigme : la gare n'est plus qu'un simple embarcadère de transport. Elle devient un espace multifonctionnel qui se met à avoir un rôle dans la ville et qui devient une destination en soi. En cela, un projet de gare n'est plus seulement qu'un projet de transport. C'est la combinaison entre un demi projet de transport et un demi projet urbain ».

Voir la vidéo



On parle de nous

@PatrickRopert

CEO at @ConnectGares

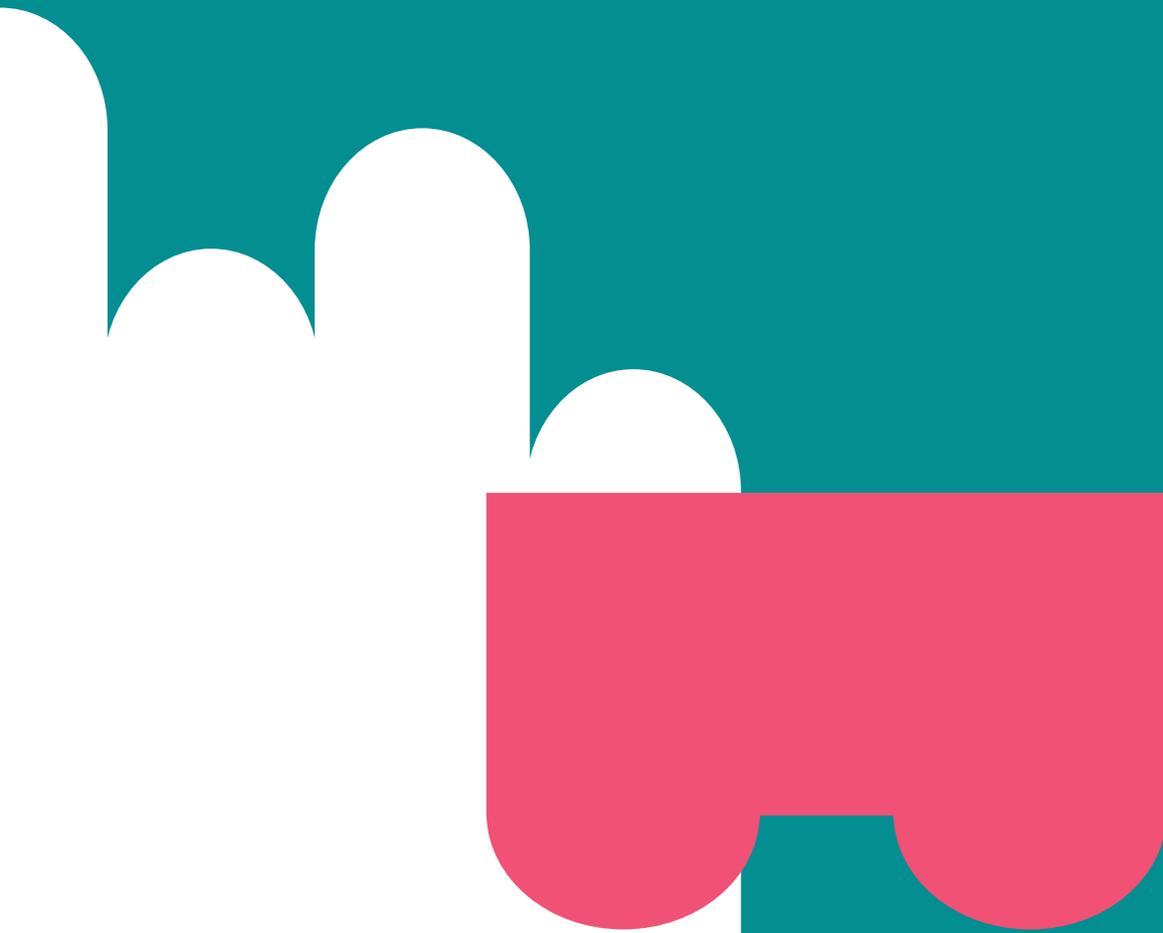
#GroupeSNCF Enabling the
urban revolution by making
#CityBooster out of our train
stations

— Twitter, 27 juin 2018



Nouvelles géographies de la mobilité urbaine

Mobilité électrique, mobilité autonome et formes urbaines



Pour des raisons de santé et de transition énergétique, l'électrification de la mobilité se développe. Les études sur le rythme et l'ampleur de cette évolution sont nombreuses, généralement centrées sur les aspects technologiques, notamment sur la question des batteries, et énergétiques (quel sera l'impact de ce champ de développement de l'électricité sur la consommation ? Dans quelle mesure la voiture sera-telle une infrastructure de stockage de l'électricité ?).

Dans ce contexte, la question du rôle des villes dans l'accueil d'une mobilité électrique à grande échelle et de leur capacité à déployer dans l'espace public les infrastructures nécessaires n'est que peu questionnée, comme s'il s'agissait d'une évidence. L'histoire montre a contrario que l'accueil de nouvelles formes de mobilité, même légères (vélo) implique une transformation de l'espace urbain, une reconfiguration des voiries et une démarche de planification. Ces impacts seront encore plus puissants si le déploiement de la mobilité électrique s'accompagne d'une part d'une réduction de la place du véhicule individuel en ville, d'autre part d'une montée en puissance parallèle du véhicule autonome.

Dans les deux cas, la place de la voirie réservée à la circulation automobile sera réduite mais comment le déploiement des infrastructures liées à la mobilité électrique trouvera-t-elle sa place dans ce mouvement parallèle de réduction des réseaux viaires dédiés à l'automobile ? La question de la coordination et de la mise en cohérence de ces différentes évolutions de la mobilité mérite d'être étudiée car elle suppose a minima une vision commune des temporalités propres à chacune de ces tendances.

Chiffres clés

La ville de Stockholm s'est donné pour objectif d'atteindre les **500** stations de recharge opérationnelles d'ici 2020.

À Paris, **2/3** de la flotte de bus de la RATP devraient rouler à l'électrique d'ici 2025.

En 2017, près de **40 %** des véhicules neufs vendus en Norvège étaient électriques (contre environ 3 % en 2012) ; à Oslo, ce chiffre était de plus de **50 %**.

Actualité

Les défis urbains de la mobilité électrique

Un développement de la mobilité électrique encore balbutiant

Malgré les progrès technologiques importants des dernières années qui ont contribué à augmenter l'autonomie des véhicules électriques et à en diminuer le coût, l'investissement initial encore important qu'ils nécessitent et les nombreuses incertitudes liées à la motorisation électrique (autonomie, disponibilité de la recharge, seconde vie, etc.) continuent de freiner les ventes de véhicules électriques. De nombreuses aides financières, directes ou indirectes, sont donc mobilisées aux échelles nationale (bonus à l'achat, exemptions de taxes dont la TVA, exemptions de frais de péage, etc.) et locale (parking et recharge gratuits, utilisation des voies de bus, priorité pour l'obtention de permis de parking résident...). La Norvège et la ville d'Oslo en particulier font à cet égard figure de pionnières : leurs politiques d'incitation, qui remontent à 1990, portent aujourd'hui leurs fruits puisque plus de 35% des véhicules neufs vendus en Norvège en 2017 étaient des hybrides rechargeables ou des voitures 100% électriques, proportion qui dépassait les 50% à Oslo. Une transition en passe d'être réussie, donc, mais qui impliquera un retour à la normale et une suppression progressive des incitations coûteuses et trop favorables à l'autosolisme, une phase sensible qui ne devra pas enrayer la dynamique actuelle, comme l'explique Jenny Skagestad, conseillère Ville et Transport pour l'ONG ZERO.

Les métropoles, clés du développement de la mobilité électrique

Lieux de concentration par excellence des externalités négatives dues au trafic (pollution, congestion, bruit, etc.), les villes pourraient être motrices dans la promotion de cette

nouvelle mobilité sur laquelle elles comptent pour atteindre leurs objectifs ambitieux en termes de réduction de ces nuisances. Amsterdam a fait le choix de l'être. La municipalité, qui a l'ambition de rendre son trafic zéro émission à l'horizon 2025, multiplie ainsi les projets de soutien aux véhicules électriques comme l'explique Bertold Plugboer, chargé de projets à *Amsterdam Elektrisch*, service de la municipalité dédié au développement de la mobilité électrique. Une zone à circulation restreinte doit garantir l'expulsion progressive des véhicules les plus polluants ; le réseau de recharge public se développe à la demande des conducteurs ne disposant pas de parking privatif pour charger leur véhicule et la municipalité négocie avec les compagnies de taxis la conversion de leurs flottes en contrepartie de l'installation de bornes de recharge rapide et d'avantages ciblés pour les chauffeurs. Enfin, la collectivité soutient encore le partage de voitures et deux roues électriques, ou l'utilisation d'utilitaires électriques. Autant d'initiatives qui se retrouvent dans d'autres villes pionnières dans le développement de la mobilité électrique. Outre leurs efforts locaux, les métropoles s'avèrent également décisives pour faire changer les réglementations et orienter les politiques gouvernementales en faveur d'un soutien plus marqué à l'électromobilité.

Mobilité électrique et réseau : un pilotage subtil

Si la mise en circulation à venir de nombreux véhicules électriques ne devrait pas poser de problèmes en termes de consommation électrique globale, elle risque en revanche de saturer le réseau lors des pics de consommation grandement amplifiés par la recharge de ces véhicules. D'après Gijs Van Der Poel, analyste

marché chez ElaadNL et Éric Salomon, directeur d'Enedis pour le territoire parisien, l'enjeu est donc de soutenir le développement de la mobilité électrique tout en évitant de consentir des investissements très élevés sur le réseau pour absorber des charges inutilement importantes. Pour cela, ils préconisent une distribution optimisée des solutions de recharge afin de répondre uniquement aux besoins réels des conducteurs (recharge rapide pour les taxis, recharge lente à domicile et sur les lieux de travail, etc.) ainsi que l'utilisation de bornes de recharge intelligentes qui, grâce aux données du réseau, pourront contrôler les charges des véhicules et lisser les pointes de consommation.

Des dynamiques partenariales à construire

S'ils sont encore minoritaires, les véhicules électriques peuvent s'insérer partout dans nos villes, jusqu'aux engins de chantier et aux ferries électriques, pour contribuer à les libérer des gaz à effet de serre et émissions polluantes. Pour soutenir la fragile dynamique actuelle, les acteurs urbains, collectivités locales en tête, devront poursuivre et amplifier les efforts en cours et insérer la mobilité électrique au cœur des politiques urbaines de mobilité. Un engagement qui devra s'accompagner également d'une décarbonation progressive de la production d'électricité, sans laquelle les bénéfices de la mobilité électrique resteront inévitablement limités.

Événement

La mobilité électrique en ville — 23 octobre 2018

La mobilité électrique en ville est aujourd'hui l'une des solutions clés dans la lutte contre le réchauffement climatique et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants, à plus forte raison dans les pays dont le mix électrique est déjà quasi-totalement décarboné, tels la France ou la Norvège. Néanmoins et malgré les effets d'annonce, les voitures électriques sont encore rares dans nos villes et territoires. L'évolution des ventes de véhicules électriques ces dernières années témoigne cependant d'une croissance rapide, constante et généralisée laissant présager un futur dans lequel la mobilité électrique sera

un élément essentiel de la mobilité urbaine. C'est pour débattre des défis urbains afférents au développement de cette mobilité électrique que La Fabrique de la Cité accueillait, le 23 octobre dernier à Leonard:Paris, Bertold Plugboer, chargé de projets à *Amsterdam Elektrisch*, Gijs Van Der Poel, analyste marché chez EaadNL, Éric Salomon, directeur d'Enedis pour le territoire parisien, et Jenny Skagestad, conseillère ville et transport auprès de *Zero Emission Resource Organisation* (Norvège).

Événement « La mobilité électrique en ville » à Leonard:Paris le 23 octobre 2018



Séminaire international de Vienne

La qualité de vie au-delà des labels



La ville « intelligente », la ville « durable », la ville « verte » ... les labels se multiplient aujourd'hui et rares sont les villes à ne pas chercher à en obtenir un. Parmi eux, celui de la qualité de vie tient une place toute particulière. En effet, dans la concurrence internationale que se livrent les métropoles, la qualité de vie tient une place de plus en plus importante.

La quête de ces labels fut d'abord poursuivie pour attirer et retenir les entreprises et leurs cadres les plus créatifs et les plus mobiles, en offrant ce « plus » fait d'un mélange d'aménités et de charme local. Cet enjeu de marketing territorial reste moteur mais il se double aujourd'hui d'un second, plus fondamental : comment faire pour que la ville reste un lieu vivable pour ses habitants, pour tous ses habitants ? Car attirer de nouveaux talents venus d'ailleurs et faire vivre ensemble tous les habitants d'une ville dans leur diversité ressortent d'une seule et même démarche alors que les villes subissent aujourd'hui des transformations majeures en matière de mobilité, de logement, de transition énergétique ou encore de conception du vivre-ensemble.

En 2018, Vienne, la capitale autrichienne, a été classée, pour la neuvième année consécutive, au premier rang mondial des villes au meilleur niveau de qualité de vie. Organiser le séminaire international de La Fabrique de la Cité à Vienne, c'est se donner l'occasion de comprendre la façon dont une politique de qualité de vie peut s'incarner sur un territoire et d'en observer les fruits sur le terrain. Vienne est en effet une des métropoles les plus innovantes et les plus avancées dans le domaine, alors qu'elle n'a, paradoxalement, jamais fait la course au label, que ce soit celui de « *smart city* » ou de tout autre.

En revanche, prenant le contrepied d'une conception techniciste de la « *smart city* », Vienne est restée fidèle à son identité de toujours, plaçant en son centre l'Homme et ses besoins. Elle défend l'inclusion sociale et la qualité de vie comme les fils directeurs de sa stratégie urbaine, ouvrant de nouvelles perspectives en termes de politique de logement, de mobilité, d'énergie ou d'espaces publics. Plus encore, consciente de la différence qui peut exister entre l'ambition politique et sa concrétisation sur le terrain, Vienne accorde une place centrale au retour d'expérience et à l'évaluation et en fait une étape clé de la construction de la « *smart city* ».

Saisir la réalité derrière les labels, analyser ce qui constitue les piliers de la qualité de vie et interroger les métriques d'une mesure de la qualité de vie : c'est à l'aune de ces trois objectifs que La Fabrique de la Cité a interrogé, lors de cette nouvelle édition de son séminaire international, les grandes politiques urbaines en matière de mobilité, logement, transition écologique et espace public.

Portrait de ville

Vienne

La Fabrique de la Cité a consacré à Vienne, lieu de son séminaire international de juillet 2018, un portrait de ville dédié à l'analyse des politiques de la capitale autrichienne en matière de stratégie « *smart city* », logement, mobilité, énergie ou encore d'espaces publics au prisme de la qualité de vie. À la clé, mieux comprendre et saisir la notion de qualité de vie et ses ressorts. Depuis un système de logement social que de nombreux autres pays européens lui envient jusqu'à l'attention particulière portée aux espaces publics, comment s'explique la qualité de vie viennoise ? Et plus largement, comment définir l'identité de cette ville aux nombreux contrastes ?

“ Toute tentative de circonscrire Vienne à une unique caractéristique ne peut être que vouée à l'échec : entre conservatisme et avant-garde, entre capitale nationale et ville cosmopolite aux influences orientales, c'est dans la complexité que s'épanouit Vienne ».

Vienne, capitale de la qualité de vie ?

Dans un contexte de concurrence accrue entre les villes pour attirer les investisseurs et les talents, la qualité de vie joue un rôle de plus en plus prépondérant pour devenir un des facteurs d'attractivité territoriale. En témoigne la multiplication des classements de villes en fonction de leur qualité de vie ou de leur réputation comme ceux de Mercer, des journaux *The Economist* et *Monocle* ou du *Reputation Institute*, société américaine de conseil en management de l'image. Ces classements constituent des atouts considérables en termes de marketing territorial pour les villes qui caracolent en tête et un aiguillon pour l'action, dont l'efficacité est toutefois à nuancer, pour toutes les autres. Les différences entre les classements incitent à interroger les indicateurs sur lesquels ceux-ci reposent. Comment mesurer la qualité de vie ? Elle l'a d'abord été par les sciences économiques qui l'ont abordée sous l'angle quantitatif avec le

PIB, PNB ou le taux de chômage. Trop restreint, car ne tenant pas compte des individus et de leur évaluation subjective de l'endroit où ils vivent, cet angle d'approche a cédé la place à une conception multidimensionnelle de la qualité de vie. Selon celle-ci, un territoire doit : « *pouvoir offrir à la fois 'une capacité d'être' (la liberté de se loger aisément, de se maintenir en bonne santé, de bénéficier de la sécurité et d'un cadre de vie agréable) et 'une capacité d'agir' (la liberté de se déplacer, d'accéder à l'éducation, au marché du travail et à des loisirs variés)* » - ce qui exige la construction d'indicateurs plus composites. La richesse de cette approche ne doit toutefois pas faire oublier combien les résultats dépendent de l'échelle utilisée, de la disponibilité des données et de la pondération adoptée qui ne permet pas au concept de qualité de vie d'échapper au normatisme : il porte toujours la marque de l'intentionnalité de son concepteur, ce qui explique les différences de classement d'une

même ville. C'est pourquoi, au-delà des classements, il faut revenir sur les intentions qui y ont présidé et oser dévoiler les dynamiques conflictuelles qui se trouvent au sein de chaque tentative holistique de définition de la qualité de vie : que mesure-t-on exactement ? Et au-delà des classements, il est indispensable de revenir au terrain : à la fois pour comprendre la façon dont les différents acteurs se saisissent de cet objectif, l'interprètent et l'incarnent dans des projets concrets et pour constater sur place la réalité derrière les labels.



Vues de Vienne



Événement

Séminaire international de Vienne

— 3-5 juillet 2018

Du 3 au 5 juillet 2018, La Fabrique de la Cité réunissait près de 90 experts de la ville à Vienne à l'occasion de son séminaire international. L'objectif : explorer la notion de qualité de vie. Comment une politique de qualité de vie peut-elle s'incarner dans un territoire ? Comment en mesurer les résultats ? Quelles réalités derrière les labels ?

Parmi les intervenants ayant contribué à animer nos débats durant ces trois jours, Viktor Mayer-Schönberger (professeur à l'*Oxford Internet Institute* de l'université d'Oxford), Thomas

Madreiter (directeur de la planification, ville de Vienne), Cyril Roger-Lacan (président-directeur général, Tilia), Yves-Laurent Sapoval (Conseiller du Directeur de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et Ministère du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité), Karina Ricks (Directrice des infrastructures et de la mobilité, ville de Pittsburgh) ou encore Fred Kent (fondateur, *Project for Public Spaces*).



« Le logement abordable, condition première de la qualité de vie ? » - séminaire international de La Fabrique de la Cité à Vienne, 3-5 juillet 2018

On parle de nous

La Gazette des communes

— 28 novembre 2018

« Quel est le secret de Vienne, qui, année après année, caracole en tête des classements (*The Economist*, *Monocle*, cabinet Mercer...) des villes les plus attractives ? Sans doute faut-il y voir un mode de vie de qualité, plutôt calme, où la multitude de bâtiments historiques nous renvoie l'écho d'un riche passé. La capitale de l'Autriche a su se développer tout en conservant des espaces de respiration pour ses habitants si friands de nature. À dix minutes du centre-ville, il est par exemple possible de se baigner dans le Danube. 'La nature est très présente dans notre ville qui compte près de 50 % d'espaces verts', explique Kurt Puchinger, conseiller du maire, chargé du logement, lors d'un séminaire organisé par le think tank La Fabrique de la Cité en juillet dernier et intitulé 'la qualité de vie au delà des labels' ».

- Arnaud Garrigues

Chiffres clés

Vienne est classée en 2018 **1^{ère}** ville au monde pour la qualité de vie pour la neuvième année consécutive

Part de la population diplômée de l'enseignement secondaire ou supérieur : **82,9%**

Part des Viennois habitant dans un logement social : **60%**

Objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre porté par la ville de Vienne : **80%** à l'horizon 2050

Part des espaces verts dans la superficie totale de la ville : **49,6%**

Learning Expedition : Pittsburgh

Une ville industrielle devenue
hub d'innovation



Berceau historique de la sidérurgie américaine, Pittsburgh est sévèrement touchée par la crise industrielle des années 1970 puis, plus récemment, par la crise financière de 2008. Sa résilience semble alors menacée et sa décroissance consacrée.

Contre toute attente et grâce à une volonté politique forte, Pittsburgh est néanmoins parvenue à tirer parti de la révolution du numérique pour se réinventer et voit aujourd'hui s'ouvrir une nouvelle ère de développement économique. C'est ainsi que la « capitale » de la *Rust Belt* a fait le pari, pour son avenir, d'une coopération accrue entre secteurs public et privé, universités d'excellence et centres de recherche et développement à la pointe des secteurs de la médecine, des technologies ou encore de la robotique. Un pari réussi : Pittsburgh est aujourd'hui un important centre d'innovation où se bousculent les entreprises du numérique (Uber, Google, Amazon...) et fait figure de modèle de transition urbaine.

Chiffres clés

Carnegie Mellon University : **3^e** place mondiale en informatique et systèmes d'information

University of Pittsburgh : **36^e** université mondiale en médecine

Les services de santé, de prestations et de financement de soins sont les premiers employeurs de la population de Pittsburgh.

22% de la population de Pittsburgh demeure sous le seuil de pauvreté (contre une moyenne nationale de 12,7%)

Point de vue

Bill Peduto,
maire de Pittsburgh



Voir la vidéo



« En 1980, Pittsburgh est morte ; économiquement, elle a chuté plus durement encore que pendant la grande dépression. Si l'on avait simplement tenté de ramener l'industrie sidérurgique, nous ne serions pas là où nous sommes aujourd'hui. Nous respectons notre passé mais nous savons également que notre futur n'a pas besoin d'être identique à notre passé. En d'autres termes, nous pouvons créer un nouvel avenir économique pour cette ville et sa région, un avenir fondé sur l'innovation ».

« Il existe aujourd'hui des partenariats qui impliquent le milieu économique, les institutions, les universités, les hôpitaux, les fondations. Nous voyons dans ces partenariats une façon de mettre en commun nos ressources non seulement pour atteindre nos objectifs mais d'une certaine façon pour créer de nouveaux secteurs. En collaborant avec nos universités, nous cherchons des façons de transformer les modes de gouvernance. Mais dans le même temps, nos fondations nous aident en nous fournissant le financement nécessaire à la recherche. En ouvrant la ville pour en faire un lab urbain, nous améliorons la vie de nos citoyens, mais nous construisons également de nouvelles entreprises, et ces entreprises s'installent durablement à Pittsburgh ».

Événement

Expédition urbaine de Pittsburgh

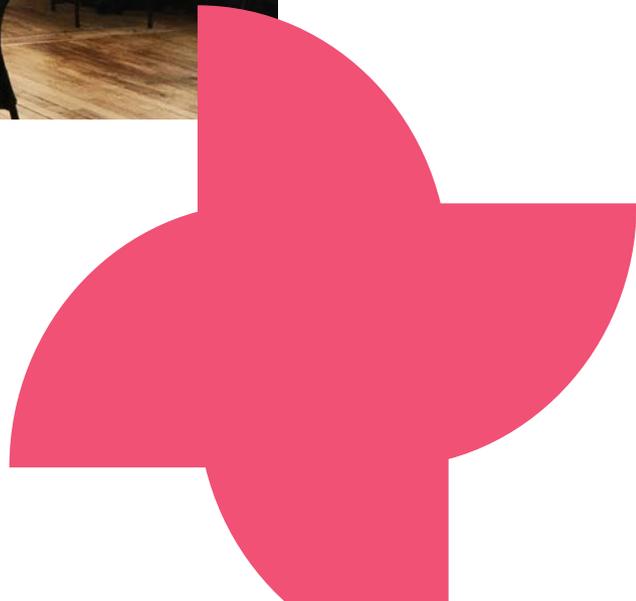
— 23-25 avril 2018

La Fabrique de la Cité organisait du 23 au 25 avril 2018 une expédition urbaine à la découverte de Pittsburgh. Ancienne ville industrielle frappée par la crise de la sidérurgie à partir des années 1970, Pittsburgh fait figure de modèle de transition urbaine réussie. La « *Steel City* » a su se réinventer en pôle d'attractivité majeur du nord-est des États-Unis, autour d'un projet urbain remarquable et mobilisant des acteurs variés de l'écosystème politique, entrepreneurial et associatif de la ville.

La Fabrique de la Cité est allée trois jours durant à la découverte des lieux emblématiques de cette ville en cours de métamorphose et à la rencontre de l'équipe de Bill Peduto, maire de Pittsburgh, et d'autres acteurs notables de cette renaissance.



24 avril 2018, conférence « Pittsburgh, une ville compétitive : le rôle des partenariats public-privé dans la renaissance de la ville et son attractivité »



Portrait de ville Pittsburgh

Dans un nouveau portrait de ville consacré à Pittsburgh, La Fabrique de la Cité propose un éclairage sur les clés du renouveau économique et social de cette ville de l'ancienne « Rust Belt », fondé notamment sur ses échanges avec les acteurs de ce renouveau urbain marquant. Nulle question, pour autant, de passer sous silence les défis auxquels fait aujourd'hui face la deuxième ville de Pennsylvanie : entre maintenance des infrastructures à l'ère du changement climatique et inquiétudes suscitées par la montée des inégalités, le combat que mène Pittsburgh pour assurer sa résilience n'est pas achevé.

« Ce redressement économique et cette revitalisation urbaine, portés par une volonté politique remarquable, permirent à Pittsburgh de s'extraire de la crise dans laquelle elle se trouvait plongée depuis de longues années et de trouver une voie de développement économique stratégique et innovante ».

Passer des transports à la mobilité pour favoriser la résilience sociale

Quel rôle doit jouer un département des transports dans une administration ? S'agit-il de transporter des gens et maintenir les infrastructures de façon à assurer le transport des personnes ? Bien sûr, et l'enjeu est de taille dans la ville de Pittsburgh dont les infrastructures sont pour la plupart vétustes. Mais Karina Ricks, nouvelle directrice du département mobilité et infrastructure à Pittsburgh, répond que poursuivre ce but ne suffit pas : **le véritable défi est de passer d'une politique de transports à une politique de mobilité**, ce qui implique de passer d'une problématique de gestion de flux à une interrogation sur le rôle à jouer pour favoriser la cohésion sociale et la résilience. En effet, Karina Ricks part du constat suivant, fait par Raj Chetty et Nathaniel Hendren de l'université de Harvard : « *le temps de transport est le facteur le plus puissant sur lequel jouer pour échapper à la pauvreté* ». Favoriser la mobilité, et plus précisément une mobilité de qualité pour tous, serait un puissant instrument en faveur de l'intégration sociale. De fait, le concept de mobilité signifie tout à la fois la capacité à se déplacer

d'un endroit à un autre mais aussi la possibilité de passer d'une sphère de la société à un autre.

Or Pittsburgh présente deux facteurs de vulnérabilité importants : une part importante de la population qui demeure éloignée de l'emploi et ségréguée socialement et spatialement ; un étalement urbain important et des discontinuités spatiales dues à la topographie spécifique de Pittsburgh (plateau vallonné et vallées encaissées) et consécutives à la décroissance urbaine qu'a connue Pittsburgh ainsi qu'au phénomène de perforation urbaine (la ville ne se dépeuple pas de façon homogène mais en laissant des « trous » dans le tissu urbain). Le double enjeu est celui de rendre mobile tout le monde et de combattre la distance et les discontinuités. Karina Ricks souhaite ainsi désormais développer une stratégie de mobilité exemplaire fondée sur une approche globale, mettant fin à l'isolation.

Cette stratégie de mobilité poursuit cinq buts desquels découlent les actions concrètes mises en œuvre par le département mobilité et infrastructure :

1. Aucune personne ne doit mourir ou être blessée dans les rues de Pittsburgh et les rues doivent être aménagées de façon à ce que même un enfant puisse comprendre comment se déplacer en toute sécurité.
2. Chaque foyer doit pouvoir avoir accès à des fruits et légumes frais à moins de 20 minutes sans recourir à un véhicule privé.
3. Les trajets de moins d'un mile (1,6 km) doivent pouvoir se faire facilement et de façon agréable par des mobilités douces.
4. L'effort cumulé des ménages en matière de transport, logement et énergie ne doit pas dépasser 45% de leurs revenus.
5. Enfin, les rues, ponts et escaliers doivent être sécurisés. Accessibilité, équité d'accès et sécurité sont les concepts clés de cette stratégie qui cherche à éprouver par la mobilité la résilience sociale.

Vue de Pittsburgh



Des citoyens préoccupés à l'idée d'une possible installation du deuxième siège d'Amazon à Pittsburgh

Innovation financière

Innover pour financer la
régénération et les infrastructures
urbaines



Financer des infrastructures et reconstruire la ville sur la ville dans un contexte de raréfaction durable des ressources publiques : ainsi posée, l'équation paraît difficile à résoudre. Elle doit pourtant l'être, alors que les infrastructures urbaines développées dans les Trente glorieuses nécessitent des investissements urgents et que la métropolisation du monde est en cours.

Nos villes ne sont pourtant pas condamnées à choisir entre investir a minima dans une maintenance qui sera d'autant plus coûteuse qu'elle sera repoussée et parer au plus urgent en matière de nouveaux projets. Ni à rester enfermées dans le débat entre privatisation et nationalisation qui n'est pas un guide pour l'action. Elles possèdent des actifs multiples et variés qui, la plupart du temps, ne sont pas considérés comme tels et, par conséquent, sous-utilisés voire simplement ignorés. Des actifs qui, évalués à leur juste valeur, peuvent servir d'assiette à d'ambitieux projets de régénération urbaine et de construction de nouvelles infrastructures, conçus par la puissance publique et développés dans une démarche partenariale multi-acteurs associant le public et le privé.

Chiffres clés

Les actifs publics commerciaux constituent le segment financier le plus important au monde, avec une valeur totale de

75 billions de dollars (contre 34 milliards de dollars pour les fonds de pension et 8 milliards de dollars pour les fonds souverains).

Au Danemark, la création d'un « *urban wealth fund* » par la ville de Copenhague est à l'origine du plus important projet d'aménagement urbain en Europe :

520 hectares de superficie,
33 000 nouveaux logements,
100 000 espaces de travail.

Point de vue

Dag Detter et Stefan Fölster,
auteurs de *The Public Wealth
of Nations*



« De nombreuses villes américaines sont aujourd'hui confrontées à la perspective d'un désastre imminent en matière d'investissement. Des projets d'aménagement et d'infrastructures prometteurs restent lettre morte en raison de contraintes fiscales. Alors que le gouvernement fédéral américain restructure la dépense, que les budgets des gouvernements des États fédérés sont grévés et les finances municipales aux prises avec de lourdes obligations, les ressources publiques susceptibles d'être investies dans des projets d'infrastructures ou de services se raréfient encore.

Il existe un moyen de mettre un terme à cette pénurie d'investissement. La solution réside dans la gestion du vaste éventail d'actifs commerciaux publics que détient toute ville, une méthode encore largement inexploitée par les villes américaines. Chaque ville possède une multitude d'actifs commerciaux, incluant des actifs opérationnels tels les aéroports, les ports et les équipements de fourniture d'eau ou d'électricité, comme des actifs immobiliers tels le foncier et les bâtiments de propriété publique.

Ces actifs représentent un montant considérable de revenus potentiels aujourd'hui indisponibles en raison de leur sous-utilisation et d'une gestion impropre. Il ne s'agit pas, pour autant, de privatiser des actifs publics ou de conclure des partenariats public-privé dilutifs qui opéreraient un transfert disproportionné de la richesse publique en direction du secteur privé. L'assurance d'un rendement raisonnable des actifs immobiliers de propriété publique et autres actifs commerciaux permettrait de libérer des ressources supérieures au montant total qu'investissent aujourd'hui les villes dans leurs infrastructures (en ce compris les routes, voies ferrées, ponts, réseaux d'eau et d'électricité et réseaux haut débit). En d'autres termes, la plupart des villes pourraient multiplier leurs investissements par plus de deux en utilisant leurs actifs de façon plus avisée.

Déverrouiller la valeur des actifs publics par le biais d'une gestion améliorée constitue une alternative efficace aux coupes budgétaires, à l'augmentation de la charge fiscale ou à l'accroissement de la dette publique».

Événement

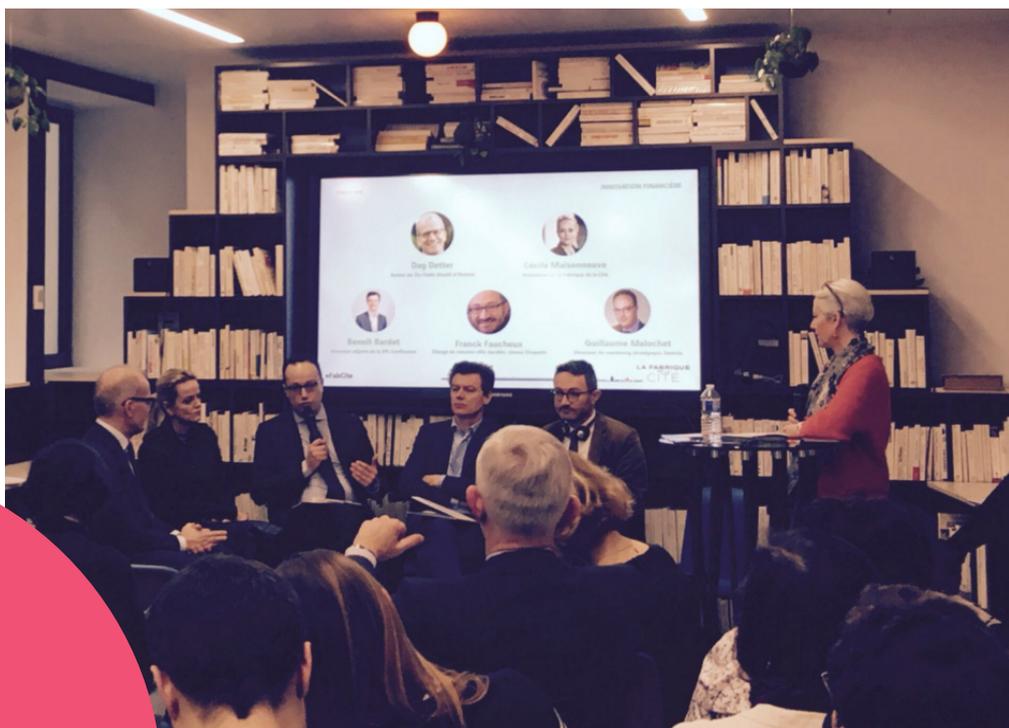
Petit-déjeuner

— 15 février 2018

Le 15 février dernier, La Fabrique de la Cité accueillait Dag Detter, auteur de *The Public Wealth of Nations*, lors d'un petit déjeuner de présentation d'un modèle innovant de financement des infrastructures et de la régénération urbaine. Ce modèle théorisé par Dag Detter, qui implique la création d'une société de propriété municipale et de gestion privée chargée de regrouper des actifs publics sous-utilisés et d'accroître leur rendement, est-il applicable en France ? Après une

présentation de Dag Detter, La Fabrique de la Cité a convié Guillaume Malochet (Directeur du marketing stratégique, Eurovia), Benoît Bardet (Directeur adjoint, SPL Confluence) et Franck Fauchoux (chargé de mission, réseau Vivapolis) à débattre de ce sujet crucial pour l'avenir de nos villes.

Petit-déjeuner autour de
Dag Detter, économiste
suédois et auteur de
The Public Wealth of Nations



Portrait de ville Hambourg

Son statut de métropole de premier rang et de ville d'accueil à la croissance démographique importante et au territoire fortement limité par ses frontières administratives de cité-État incite aujourd'hui Hambourg à innover pour dégager du foncier attractif et révéler des actifs dormants. La démarche de Hambourg en la matière est analysée plus avant dans un portrait de ville que La Fabrique de la Cité consacre à la ville hanséatique, paru en septembre 2018. Comment Hambourg a-t-elle mis en oeuvre une ambitieuse politique de coopération au service de sa régénération urbaine ?

“ Le projet de HafenCity est exemplaire d'une politique volontariste menée indépendamment de considérations politiques ou économiques de court-terme, au profit d'un projet urbain de long terme ».

Le projet urbain de long terme que constitue le projet HafenCity doit à la fois parvenir à dégager des gains publics et à profiter à toute la ville grâce à ses qualités de durabilité et de mixité sociale et fonctionnelle. Jürgen Bruns-Berentelg, Président-directeur général de la *HafenCity Hamburg* (HCH), déclare ainsi que la HCH « ne considère pas que le processus de réaménagement de HafenCity est avant tout un mécanisme de financement. Nous considérons que c'est un système socio-technique qui crée 'un intérêt public commun au sein du bien privé' en ce qui concerne l'investissement privé ».

Regrouper ses actifs et en reprendre le contrôle

Le port de Hambourg occupe depuis le 19^{ème} siècle une place centrale dans le paysage urbain et économique de la ville. Depuis toujours détenu par la municipalité, son périmètre a subi de nombreuses variations au gré des innovations du secteur maritime telles l'arrivée des conteneurs ou l'augmentation du volume des bateaux

ainsi que des adaptations du port pour rester dans la compétition mondiale. D'importants terrains portuaires aux abords de la ville-centre ont ainsi été laissés vides ou occupés par une activité marchande résiduelle. Comme la plupart des villes portuaires, Hambourg a longtemps tourné le dos à ses rives industrielles pour se développer plus au nord de la ville, le long de la rivière Alster. Toutefois, au début des années 1990, Hambourg fait face à la nécessité de densifier ses espaces urbains et d'améliorer la qualité de vie de ses habitants et voit sa position stratégique en Europe changer après la chute du mur de Berlin : de ville périphérique au sein de l'Europe de l'ouest, elle redevient un centre de l'Europe réunifiée. La cité-État voit alors dans les terrains portuaires sous-exploités des actifs dormants ainsi qu'un très grand potentiel de valorisation urbaine et immobilière. Elle fait le choix d'y développer le plus grand programme de renouvellement intra-urbain européen et d'en faire un exemple pour l'urbanisme du 21^{ème} siècle.

La qualité avant tout : une nouvelle approche de l'appel d'offre pour « créer un intérêt public commun au sein du bien privé »

La particularité du projet de réaménagement de HafenCity réside dans la volonté de « créer un intérêt public commun au sein du bien privé » (J. Bruns-Berentelg). Cet intérêt public commun consiste à faire de la HafenCity un quartier attractif à forte mixité fonctionnelle et sociale, relevant le défi d'une construction durable à haute qualité environnementale, soit l'incarnation de l'objectif que s'est fixé la ville de devenir « une ville sur l'eau, verte, sociale et attractive » (« *Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser* »).



Vues de
HafenCity



Rapport

L'innovation au service
du financement de la
régénération et des
infrastructures urbaines



Télécharger le rapport



Comment financer des infrastructures et reconstruire la ville sur la ville dans un contexte de raréfaction des ressources publiques ?

Alors que les infrastructures urbaines développées dans les Trente Glorieuses nécessitent des investissements urgents, cette difficile équation appelle des réponses. Certains actifs opérationnels ou immobiliers délaissés pourraient, s'ils étaient évalués à leur juste valeur, servir au financement d'ambitieux projets de régénération urbaine et de construction d'infrastructures. C'est de ce constat qu'est né un modèle innovant fondé sur la réunion d'actifs sous-exploités au sein de structures dédiées, de propriété municipale et de gestion privée. Bruce Katz et Luise Noring analysent la façon dont Lyon, Copenhague, Hambourg et Helsinki ont adapté et déployé ce modèle.

Isabelle Baraud-Serfaty propose un modèle complémentaire, fondé lui aussi sur l'activation de la valeur cachée, mais tirant parti des ruptures nées de la révolution numérique : l'émergence de la multitude (la capacité de chaque individu à devenir producteur, de données, d'énergie, de places libres dans sa voiture ou son logement, de financement), l'industrialisation du sur-mesure que permet le *big data* et le basculement de la propriété à l'usage.

“ Le temps est venu de se mettre à la tâche pour accélérer l’adoption et l’adaptation de ces modèles à d’autres cas européens ».

Lyon, Copenhague, Hambourg et Helsinki utilisent différentes configurations institutionnelles pour administrer des actifs publics clés. Ces mécanismes donnent à voir divers degrés de collaboration entre les différents paliers de gouvernement ainsi qu’entre les secteurs public et privé et la société civile. La Société de développement de Copenhague, par exemple, est une société indépendante qui appartient essentiellement à la ville de Copenhague. Le gouvernement national possède des actions minoritaires et la Société a des représentants provenant du gouvernement comme du secteur privé à son conseil d’administration. *HafenCity Hamburg* (HCH), en revanche, est une société indépendante que la Cité-État de Hambourg possède exclusivement. Son conseil compte uniquement des représentants du plus haut niveau de gouvernement. La SPL Lyon Confluence, de son côté, appartient essentiellement au Grand Lyon, mais la ville de Lyon, le Département du Rhône, la région Rhône-Alpes et trois municipalités détiennent une minorité d’actions ; son conseil étant aussi composé d’élus locaux. Helsinki est un cas particulier parmi les quatre études de cas : la revitalisation de Kalasatama est conduite et dirigée par des services professionnels au sein du gouvernement local.

L’analyse comparée de Copenhague, Hambourg, Helsinki et Lyon fournit des enseignements majeurs : les quatre villes ont utilisé différents **moyens pour que les actifs soient sous le contrôle d’une seule entité**. La Société de développement de Copenhague en a assumé la responsabilité seulement après que le gouvernement national a transféré les actifs à la société. La HCH à Hambourg et le gouvernement de la ville de Helsinki, en revanche, ont été

forcés de racheter des actifs qui avaient été loués à des entités privées pour des activités portuaires ou attendre l’expiration des baux avant de reprendre le contrôle. La SPL Lyon Confluence reflète une situation différente dans la mesure où la propriété des actifs dans l’ancienne région industrielle était répartie entre de nombreuses entités ; le rachat de ces actifs s’est fait dossier par dossier à mesure que le développement avait lieu. **Les quatre villes utilisent des mécanismes différents pour protéger la gestion des actifs publics de l’ingérence politique et se concentrent sur les gains publics plutôt que sur des considérations politiques ou fiscales de court terme**. En se concentrant sur la revitalisation à grande échelle d’une partie iconique de la ville, la mise en œuvre du modèle de la Société d’actifs publics (PAC) doit survivre à l’évolution des priorités politiques et partisanes sur de multiples mandats électoraux. La Société de développement de Copenhague évite l’ingérence politique en séparant clairement les responsabilités des actionnaires publics de celles des gestionnaires privés et en adhérant à un mandat législatif national pour maximiser les profits destinés à financer un système de transport couvrant toute la ville. À l’autre extrémité du spectre, Helsinki a recours à un personnel sous statut public très qualifié pour administrer ses actifs publics.

Le succès du modèle de la Société d’actifs publics dépend beaucoup de sa capacité à mener ses activités avec souplesse et à s’adapter aux demandes changeantes du marché. Les quatre villes gèrent les actifs publics pour répondre à de grandes priorités locales. Ces quatre villes encouragent la revitalisation à grande

échelle d’anciennes zones portuaires et industrielles situées au cœur de la ville. Chaque ville utilise aussi la gestion des actifs pour atteindre d’autres objectifs. La Société de développement de Copenhague, par exemple, utilise les revenus de la vente et de la gestion des actifs publics pour financer la construction d’un système de métro ultra-moderne à travers la ville. Copenhague et d’autres villes imposent différentes obligations environnementales et sociales sur les développements entrepris à l’intérieur des secteurs géographiques visés. Helsinki se démarque également par l’ampleur de la participation des citoyens dans le réaménagement de l’ancien secteur du port.



La Fabrique de la Cité

La Fabrique de la Cité est un think tank dédié à la prospective urbaine. Dans une démarche interdisciplinaire, des acteurs de la ville, français et internationaux, imaginent de nouvelles manières de construire et reconstruire les villes. Mobilité, aménagement urbain et bâti, énergie, révolution numérique, nouveaux usages sont les cinq axes qui structurent ses travaux. Créée en 2010 par le groupe VINCI, son mécène, La Fabrique de la Cité est un fonds de dotation, dédié de ce fait à la réalisation d'une mission d'intérêt général. Tous les travaux de La Fabrique de la Cité sont accessibles au public sous licence *Creative Commons* sur le site, le compte Twitter et la publication Medium du think tank.

Édition

Marie Baléo
Chloë Voisin-Bormuth
Cécile Maisonneuve

Communication

Matthieu Lerondeau
Laure Blanchard

Impression

Impression Jaurès

Crédits photos

P. 17 : fdallay CC BY 2.0
P. 21 : CC BY 2.0 Jocelyn Augustino
P. 23 : Avda CC-BY-SA-3.0
P. 37 : Mark Dixon CC BY 2.0
P. 52 : Jarnhem CC BY SA 4.0
P. 69 (haut) : jpellgen CC BY-NC-ND 2.0
P. 72 : David Matthews
P. 75 : Dietmar Rabich CC BY-SA 4.0 (haut);
Ajepbah CC BY-SA 3.0 DE

La Fabrique de la Cité
6, place du colonel Bourgoïn
75012 Paris
France

contact@lafabriquedelacite.com



www.lafabriquedelacite.com



twitter.com/fabriquelacite