

ACTES

# New Urban Trends

International Seminar Boston

07/06/2016



LA FABRIQUE  
DE LA  
CITÉ

# Introduction



Cécile Maisonneuve  
Chairman of La Fabrique de la Cité

I will say a few words in English to welcome you to this ninth international seminar of La Fabrique de la Cité. I want to especially welcome Jascha Franklin Hodge, who represents Mayor Marty Walsh, and also the French Consul, Valéry Freland, who are with us this morning.

C'est la première fois que nous traversons l'Atlantique pour ce séminaire international de la Fabrique de la Cité. Les huit éditions précédentes se sont déroulées sur le continent européen. D'où la question qui vient immédiatement à l'esprit : « Pourquoi Boston ? » Une réponse tout aussi immédiate pourrait être : « Parce que Boston. », tant l'attractivité de Boston paraît évidente, notamment aux yeux d'un Européen. Boston, c'est en effet la ville sas entre l'Ancien et le Nouveau Monde, une ville où l'on se sent un peu chez nous avec son plan du centre-ville à l'europpéenne, une ville où l'on a envie de flâner, de se promener. Comme disent les Américains : « a walkable city. »

A l'évidence, je ne m'arrêterai pas à ce premier « parce que » et vais tenter de vous expliquer pourquoi nous avons choisi d'organiser ce séminaire international à Boston – une autre manière de vous présenter le programme qui nous attend au cours de ces deux journées de séminaire et de débat.

La première raison tient à l'essence même de Boston, que je définirais volontiers comme une ville-projet. Si l'on retourne un peu en arrière dans l'histoire, il est tentant de qualifier Boston de projet qui a réussi. Un projet d'abord, au XVII<sup>e</sup> siècle, politico-religieux. Les puritains qui débarquent d'Angleterre à Boston viennent en effet avec un objectif simple mais très ambitieux : construire la ville idéale ici, à Boston.

On retient souvent de cette époque puritaine les aspects moraux, religieux, en négligeant quelque peu le projet politique. Or, dès les débuts de Boston, en 1630, les questions que se posent les nouveaux arrivants sont fondamentalement politiques : « Comment organise-t-on les pouvoirs de décision ? Comment gère-t-on les différents niveaux de décision ? » Questions qui, vous vous en doutez, n'ont absolument pas perdu de leur actualité, ni ici, ni d'ailleurs dans pas mal de nos villes françaises ou européennes.

Ce projet politico-religieux, je ne prendrai pas sur moi de dire s'il a réussi ou raté. Ce qui est certain, ce qui nous intéresse, c'est comment il s'est transformé en projet urbain. Vous avez sous les yeux la carte qui représente Boston au XVII<sup>e</sup> siècle : vous voyez cette presqu'île, qui correspond à ce que vous avez vu tout à l'heure au sixième étage, là où se trouvent aujourd'hui les gratte-ciel qui font la skyline de Boston, le quartier financier. Cette presqu'île était reliée au lieu où nous sommes, Roxbury, par une petite route que l'on appelle le Boston neck, qui était un isthme reliant la presqu'île au continent. Roxbury était la première ville sur la terre ferme et fut fondée en même temps que Boston, en 1630.

Ce projet urbain s'est enrichi au XVIII<sup>e</sup> siècle d'un projet commercial lorsque Boston s'est imposée comme le port principal de ce qui allait devenir les Etats-Unis, même si elle a été dépassée dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle par New York et Philadelphie. Le XIX<sup>e</sup> siècle, c'est l'heure du projet industriel qui donne à la ville sa forme telle que nous la connaissons actuellement, et qui voit l'arrivée massive d'émigrants, notamment d'Irlandais et d'Italiens. Quid du XX<sup>e</sup> siècle ? Quand on lit l'histoire de Boston, on décrit les décennies entre l'après-Première Guerre mondiale et les années 70 comme une longue période de crise et de déclin pour Boston.

Il faut attendre les années 80-90 pour assister au réveil de Boston, un réveil qui se structure autour d'un nouveau projet, fondé sur l'économie de la connaissance et de l'innovation. D'une certaine manière, la ville-projet retrouve son essence première : cette économie de la connaissance et de l'innovation plonge en effet ses racines dans les premiers temps de Boston. Les puritains qui ont débarqué au XVIIe siècle ne sont pas arrivés seulement avec leurs convictions, leur foi. Ils sont arrivés avec un objet très important : des livres. A la fin du XVIIe siècle, à Boston, on compte dix librairies pour 7 000 habitants ! Aujourd'hui, vous êtes dans une ville – je parle du Greater Boston, qui inclut la ville de Cambridge – où se trouve la plus grande bibliothèque académique du monde, celle de l'université de Harvard.

Quand on parle d'économie de la connaissance à Boston, il faut mentionner un autre élément, plus méconnu : Boston est d'emblée une ville qui a voulu mesurer, se mesurer. C'est la ville où est née la statistique. Je trouve que c'est un thème très intéressant. Nous avons parmi nous Jascha Franklin Hodge, qui dirige le Département de l'information et de l'innovation à Boston, et qui va nous parler de data, même de big data, mais finalement, dès le XVIIIe siècle, les intellectuels et les gestionnaires de Boston sont friands de données. Je pense notamment à celles qui furent recueillies à l'occasion d'une épidémie de variole dans les années 1720, où l'un des grands intellectuels de Boston démontra à partir de ces statistiques qu'il fallait pratiquer à grande échelle l'inoculation, l'ancêtre de la vaccination, pour diminuer le taux de mortalité. De même, c'est à Boston, en 1839, que naît la Société américaine de statistique. C'est encore à Boston qu'a lieu le premier recensement urbain, au milieu du XIXe siècle, dont le modèle servira à toutes les villes américaines. Boston est donc une ville qui a toujours mesuré, voulu savoir, connaître les chiffres, non pas pour le plaisir de quantifier, mais bien dans un objectif d'adaptation des politiques publiques, notamment, à l'époque, en matière d'hygiène et de santé.

Le projet de Boston, c'est donc l'économie de la connaissance, c'est l'innovation. Boston fait plus que mener une politique d'innovation, Boston est une plate-forme de l'innovation. D'où le choix que nous avons fait, dans la note de présentation de la ville que nous avons préparée, de la qualifier d'« innovation-driven city ». Ce qui est particulièrement intéressant – c'est pour cela que nous avons voulu commencer par ce lieu, le Roxbury Innovation Center –, c'est que Boston a une vision globale de l'innovation. De fait, quand on parle innovation, notamment ici, à Boston, viennent immédiatement à l'esprit les images du MIT, c'est-à-dire les innovations technologiques. Mais pour Boston – et Jascha Franklin-Hodge va nous le démontrer –, l'innovation est aussi l'innovation civique, l'innovation sociale, le tout fonctionnant de manière intimement liée. Le Roxbury Innovation Center est d'ailleurs un lieu d'innovation sociale.

La ville-projet, l'économie de la connaissance, l'innovation : trois bonnes raisons de venir à Boston ! Je voudrais en ajouter une quatrième. A mes yeux, Boston est une ville qui, à sa manière, tente de lutter contre son destin de ville américaine. Je m'explique.

Premier point : la question des inégalités. Boston est, selon les baromètres et les critères choisis, la troisième, voire la première ville la plus inégalitaire des Etats-Unis et la tendance est à la hausse. Je citerai seulement deux chiffres. Le budget de Boston – la ville elle-même, soit entre 600 000 et 700 000 habitants – : 2,7 milliards de dollars. Le budget de la seule Université de Harvard, de l'autre côté de la rivière : 4,5 milliards de dollars. Ce contraste saisissant, nous allons le voir au cours de notre parcours urbain du jour : nous commençons à Roxbury, l'un des quartiers les plus pauvres de la ville et nous terminerons notre journée à Loeb House, au cœur du campus d'Harvard. C'est vraiment cette inégalité en live que nous allons vous montrer.

Les autorités publiques affichent un fort volontarisme pour lutter contre ces inégalités. La volonté de Boston est de ne pas devenir une ville de luxe : ne pas être New York, ne pas être Londres. Boston développe des politiques en matière de logement extrêmement volontaires, afin d'éviter ce que l'on appelle la gentrification des quartiers, ce que les Américains appellent aussi le phénomène de pricing out, qui pousse les populations en dehors des quartiers populaires.

Boston essaie aussi de lutter contre son destin de ville américaine sur la question de la mobilité. La civilisation urbaine américaine est une civilisation de l'automobile – Clay McShane, historien qui enseigne à Northeastern University, a beaucoup écrit là-dessus. Certes, Boston, par rapport à d'autres villes américaines, dispose d'un système de transports publics développé, que les Bostoniens utilisent volontiers. Ils marchent aussi beaucoup, par rapport à d'autres villes – nous retrouvons notre walkable city. Mais la question de la mobilité des personnes, à Boston, est une question clé pour l'avenir de cette ville. On sait faire circuler les données, on sait faire circuler les idées à Boston, il faut continuer à savoir faire circuler les gens. Il y a eu un énorme projet dont nous vous parlerons plus tard, qui était un projet pharaonique, The Big Dig (nous ne l'avons pas emprunté pour l'instant), qui a consisté à enterrer l'artère principale de Boston afin de soulager la congestion de la ville. Mais l'histoire de l'avenir de la mobilité à Boston reste à écrire.

Le troisième point sur lequel Boston essaie d'échapper à son destin de ville américaine et surtout de ville côtière, c'est la question du changement climatique. Boston sait qu'elle va devoir affronter cette question. Elle développe une politique en la matière. Un programme a été mis en place par le maire Walsh, qui s'appelle Living with Water. Intéressante expression d'ailleurs : elle signifie que l'on a conscience ce qui va arriver, que, d'une certaine manière on ne cherche pas à l'éviter – le peut-on d'ailleurs ? –, mais qu'on va essayer de faire avec, d'une manière très pragmatique. C'est une des questions que nous aborderons également, la question de la résilience de cette ville qui est née de l'eau puisque les premiers habitants y sont arrivés par bateau, qui s'est détournée de l'eau avec la crise de ses activités portuaires, et qui aujourd'hui doit « faire avec » le niveau de l'eau qui monte.

Voilà, brossés à grands traits, les différents thèmes que nous allons traiter. Et je vous propose que nous le fassions à la manière américaine : nous sommes dans une ville très universitaire – Boston University, Northeastern, Harvard, MIT, etc. – : soyez un peu des étudiants américains, n'hésitez pas à participer, n'hésitez pas à intervenir comme on le fait dans les campus américains. Vous y serez d'ailleurs amicalement incités par celle qui va animer nos débats et qui va être la modératrice de ces deux jours, Nathalie Martin-Sorvillo, la directrice de la Fabrique, qui est quasiment une Bostonienne. Outre le fait qu'elle y a passé une année, qu'elle a travaillé au City Hall, elle est comme Boston : innovation-driven. C'est elle qui va animer ces journées.

Merci d'avance de jouer le jeu, de nous faire part de vos remarques, de vos idées. Le projet est vraiment de vous donner à voir ce que fait Boston, de réfléchir ensemble en quoi ces solutions peuvent être des solutions adaptables dans d'autres villes ou pas, et finalement de repartir avec l'idée : « Que faisons-nous maintenant ? ».

Let's share!

All of our works and speeches are available online:

[www.thecityfactory.com](http://www.thecityfactory.com)

Let's connect! Follow us on social media:



**La Fabrique de la Cité** is a think tank promoting discussion and leadership on urban innovation. Its interdisciplinary approach brings together thought leaders and international players in urban development to uncover good urban-development practices and put forward new ways of building and rebuilding cities.

*La Fabrique de la Cité has been an endowment fund since December 25, 2010.*



