

Le Développement Durable : quel impact sur l'architecture ?

LE TERRITOIRE URBAIN ressource pour le développement durable

C'est le 4 décembre dernier que s'est tenue, dans les locaux de l'Institut Saint-Luc de Bruxelles, la quatrième journée d'étude thématique sur le Développement Durable, une initiative du CERAA qui a bénéficié du soutien des ministres Pascal SMET (Mobilité et Travaux Publics – Région de Bruxelles-Capitale), Françoise DUPUIS (Logement et Urbanisme – Région Bruxelloise) et André ANTOINE (Logement, Transports et Développement Territorial – Région Wallonne).

Comme lors des trois premières éditions (la première qui constituait une introduction générale à la problématique, la deuxième consacrée au cycle de l'eau et la troisième au cycle de la matière), cette manifestation bilingue (anglais et français) a connu une importante participation d'étudiants et de professionnels.

Philippe GRULOOS, Directeur de l'Institut Supérieur d'Architecture Saint-Luc, a d'abord accueilli les participants en soulignant le fait que la préoccupation du Développement Durable s'inscrit dans le cadre de la contextualité des projets qui constitue une préoccupation essentielle de l'enseignement à l'institut. Celui-ci fait partie du réseau qui rassemble les six écoles d'architecture de la Région, sous la houlette de l'IBGE, en vue de développer une formation dans ce domaine.

Benoît THIELEMANS, a ensuite introduit la journée en rappelant qu'elle s'inscrivait dans le cadre du projet ENCOURAGE de la Commission Européenne et qu'elle rencontrait visiblement l'intérêt du monde politique à en juger par le nombre de ses représentants inscrits : notamment le Ministre Pascal SMET ainsi que des représentants des Ministres DUPUIS et ANTOINE. Il a également rappelé que le territoire urbain se trouve au cœur des enjeux du Développement Durable parce que le modèle dominant, caractérisé par l'étalement territorial, exerce une pression sans précédent sur les milieux naturels et génère un mal-être se traduisant notamment par la solitude et l'insécurité. Mais également parce que le territoire urbain est sans aucun doute le lieu où peut émerger une nouvelle culture urbaine durable.

Le premier intervenant a mis d'emblée l'assistance devant l'ampleur du problème écologique posé par les villes. Il s'agissait du Canadien William REES, Professeur à l'Université de Vancouver et père du concept de « l'empreinte écologique ». Le Professeur REES a rappelé qu'un système écologique se suffit normalement à lui-même, ce qui n'est malheureusement pas le cas des villes qui sont des parasites non seulement de la campagne environnante mais également d'un plus ou moins vaste hinterland. Elles constituent des systèmes auto-organisés, des noeuds de consommation qui, selon les lois de la thermodynamique, dissipent et intègrent les matières importées et produisent des déchets.

Cette constatation l'a amené à définir la notion de l'empreinte urbaine qui définit la surface nécessaire pour produire les ressources consommées et pour absorber les déchets des villes et de leurs habitants. A titre de comparaison, alors que l'empreinte moyenne du Belge est de 5,2 hectares elle est de 9,6 ha pour l'Américain, de 9 ha pour le Canadien, de 7,5 ha pour l'Australien, de 4,8 ha pour l'Anglais, le Néerlandais, l'Espagnol ou le Japonais et de seulement 0,5 ha pour l'habitant du Mozambique (la moyenne mondiale étant de 2,2 hectares). Il faut également se rappeler qu'il n'y a sur terre que 11, 5 milliards d'hectares de disponibles, ce qui laisse normalement 1,8 hectare par habitant. Une étude universitaire suédoise a par ailleurs montré que 29 des plus grandes villes des pays baltes ont une empreinte 565 plus grande que leur superficie (1 Km² de ville consommant par exemple 18 Km² de forêt, 50 Km² de terres cultivables et 133 Km² de surface maritime). Prenant le cas de Bruxelles, l'orateur a indiqué que notre capitale a une empreinte de 408 fois supérieure à sa superficie (alors qu'une ville pourtant très développée comme Tokyo ne consomme que 270 fois sa surface).

Mais l'empreinte n'est pas tout : en effet, si le développement urbain a fait perdre des surfaces agricoles, leur rendement a augmenté, mais cela grâce aux engrais et à la mécanisation, c'est-à-dire grâce aux énergies fossiles, à un point tel que nos aliments consomment actuellement plus de pétrole que d'énergie solaire pour leur production (élaboration et transport confondus). En fait, l'explosion démographique qui a débuté en 1850, est principalement la conséquence de l'exploitation pétrolière. Or, comme l'a montré le géologue américain Hubbert (qui n'a malheureusement pas été pris au sérieux), le sommet de la courbe des découvertes de gisements de pétrole américains se situe en

1930, la courbe de la production, décalée, trouvant son sommet vers 1970. La situation américaine est significative de ce qui se passe au niveau mondial et beaucoup de géologues considèrent qu'on a déjà exploité la moitié du pétrole disponible, l'épuisement des réserves se situant à l'horizon de 2040. Que va-t-il alors se passer, sachant que les énergies alternatives ne pourront pas remplacer complètement le pétrole (pour faire voler des avions ou pour fabriquer des engrais par exemple) ?

Un autre point de vulnérabilité est celui des changements climatiques. On sait, par exemple, qu'en Europe la température est de 7° plus élevée grâce à l'influence du Gulf Stream. Or celui-ci se fragmente en raison de la fonte de la calotte glaciaire : la Grande-Bretagne (qui se situe à la latitude du Labrador) risquerait donc de subir un jour un climat sibérien. Et cela sans parler de la montée des eaux de l'ordre de 50 cm à un mètre.

Malgré l'ampleur de ces menaces, on constate cependant que l'Homme se sent invulnérable alors que l'histoire devrait lui enseigner que la plupart des croissances se sont terminées dans des effondrements. Et William REES de faire référence au syndrome de l'île de Pâques où toute une civilisation a sombré dans le chaos et le cannibalisme après qu'elle ait abattu son dernier arbre.

Afin de ne pas suivre l'exemple des Pascuans, l'orateur invite à donc repenser l'écosystème des villes en soutenant leurs hinterlands, en jouant sur la planification, en augmentant le prix des biens et en diminuant la quantité des déchets (or il faut se rappeler que 60% des matériaux sont associés au bâti). Les villes devraient réintégrer leur environnement proche, plutôt que de continuer à développer des échanges avec des régions lointaines (échanges qui consomment énormément d'énergies fossiles) et devraient favoriser les activités de production en leur cœur même (« il est préférable d'échanger des recettes de cuisines plutôt que les biscuits »).

Le second intervenant, Bertrand MONTULET, Docteur en sociologie et chercheur aux Facultés Universitaires Saint-Louis de Bruxelles, a ensuite emmené les participants à la découverte du rapport de l'Homme avec le temps et la mobilité. Rappelant que le rôle de la sociologie est de complexifier la réalité afin de permettre des choix politiques allant au-delà des réponses idéologiquement simples, l'orateur a indiqué que le temps est une constante sociale : alors qu'au Moyen Age il était lié à la nature (les heures de nuit étant plus longues que celles du jour), les Jeux Olympiques, à la fin du XIX^e siècle, ont amené la référence au dixième de seconde, alors qu'aujourd'hui on est au millième. Et si on peut appréhender le temps comme une durée mesurable, on doit aussi le considérer comme un flux, ce qui implique différents types de vécus : en tant que régularités, avec les habitudes, les événements prévus, mais aussi avec les opportunités, en essayant de gagner du temps (pour pouvoir les exploiter) ou de prendre le temps (pour pouvoir en profiter).

Mais l'espace doit aussi être envisagé comme une constante sociale : il peut être délimité (« mon quartier » envisagé comme une permanence sensible) ou considéré dans l'étendue spatiale (ma ville par rapport aux autres, à l'intérieur d'un pays).

A partir des tensions spatio-temporelles, il est alors possible de déterminer quatre formes de mobilité et de sociabilité : la mobilité sédentaire (espace délimité + temps permanent), mobilité recomposée (espace délimité + temps éphémère), mobilité incursive (espace indéfini + temps permanent) et mobilité cinétique (espace indéfini + temps éphémère).

Appliquant cette approche au cas de Bruxelles, Bertrand MONTULET a ensuite illustré six types de temporalités (le routinier, le stochastique, le planificateur rigide ou souple, les improvisateurs réactif ou impulsif) et quatre types de rapports à l'espace (localisme, zonage, multicentralité et étendue).

Comparant ensuite le temps post-moderne (postérieur à 1989) au temps social moderne (1851-1989), il en a dégagé les caractères propres : temps vécu comme un flux, organisation flexible du travail, porosité des activités (travail, maison, loisirs : on donne par exemple aujourd'hui des coups de téléphone privés depuis son bureau), temps individualisé et polychrone (on ne mange plus ensemble que dans 7% des cas), mythe de la ville ouverte 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Cela explique par exemple que le citoyen d'aujourd'hui n'admet plus de se plier à l'horaire des transports en commun et demande l'augmentation des cadences.

Les questions et réponses du public ont permis de faire ressortir une série d'applications relatives au développement durable du territoire urbain :

- l'importance de la gestion du temps et des rythmes : lorsqu'on ralentit, on gagne de l'espace et si on imposait de limiter la vitesse à 30 Km/h, il n'y aurait plus de friches urbaines (on a également constaté qu'en plaçant des feux de signalisation sur la petite ceinture de la ville de Birmingham, cela avait eu pour effet d'augmenter la fluidité du trafic),

- l'accélération nie l'espace : par le TGV, entre Bruxelles et Paris, l'espace n'existe plus : c'est ce que l'on appelle « l'effet tunnel » qui menace les équilibres régionaux et renforce les métropolisations,
- lorsque tout le monde quitte le quartier pendant la journée, le contrôle social et écologique disparaît et l'insécurité s'installe.

En conclusion, l'enjeu essentiel est de savoir comment les architectes peuvent créer des lieux plein de temps ?

Le Ministre bruxellois de la Mobilité, Pascal SMET, a alors pris la parole en insistant sur le fait que Bruxelles se devait de donner l'exemple en accordant plus d'attention à la mobilité durable. Il a surtout insisté sur le développement du RER, du vélo (qu'il considère comme l'avenir de Bruxelles) et des déplacements pédestres, dans un cadre de qualité qui favorise la rencontre et la convivialité. Il a notamment rappelé que la capitale est fréquentée quotidiennement par 350.000 navetteurs (dont 230.000 flamands) qui ne connaissent pas bien la ville dans laquelle ils travaillent, et pour lesquels il envisage de mettre des vélos gratuits à disposition.

Le dernier intervenant de la matinée, Pierre VANDERSTRAETEN, architecte, sociologue et urbaniste, enseignant à l'Institut Saint-Luc, à l'ISURU et à l'Institut Arthur Haulot, a ensuite commencé par rappeler la responsabilité publique des architectes (inscrite notamment dans la Directive européenne sur les architectes, datant de 1985) en soulignant l'importance de leur vision globale et intégratrice de l'espace. Celle-ci permet de résoudre les problèmes posés par le développement durable des villes, envisagé dans ses quatre volets : l'économique, l'environnemental, le social et le culturel. Il a ensuite passé en revue quatre principes d'actions.

- Le premier est de maximiser les opportunités d'échange : la ville est un milieu multifonctionnel d'échanges prévisibles et imprévisibles. Il faut cependant remarquer que le mélange des activités et le partage des espaces dans le temps suppose une masse critique suffisante et que la spécialisation actuelle des espaces ne profite qu'aux entreprises qui possèdent cette masse critique. Il y a donc lieu de développer la richesse des espaces et le nombre de lieux d'articulation afin de stimuler la complexité des échanges urbains.
- Le deuxième est d'intégrer les exigences et le désir de nature. Il s'agit de réaliser dans la ville un écosystème plus intégré à travers une série d'initiatives : développement des fermes urbaines (on connaît déjà le succès des potagers), exploitation des continuités naturelles et notamment des cours d'eau qui constituent des cheminements économes d'efforts pour cyclistes et piétons, etc.
- Le troisième est de favoriser l'éco-mobilité et les solidarités aux différentes échelles du territoire. Il est important, pour cela, de renforcer l'armature d'infrastructures publiques support de l'écomobilité et de développer les politiques sociales, foncières et fiscales dans le sens de la solidarité (l'espace n'est pas tout). Il est par exemple indispensable de repenser les transports en commun qui constituent des symboles de cette solidarité. Un bon exemple de l'application de ce principe est offert par la ville de Fribourg en Brisgau.
- Le quatrième vecteur est de stimuler l'imagibilité en développant des lieux qui suscitent de fortes images : on peut dire que l'architecture c'est la totalité de l'environnement rendue visible et la variété des espaces constitue la variation de la ligne mélodique de la ville.

Les questions-réponses qui ont suivi cet exposé ont eu la mobilité pour thème principal. Elles ont notamment relevé la difficulté de trouver un compromis viable entre la qualité de vie et la présence des 400.000 voitures qui roulent dans Bruxelles, en rappelant qu'un piéton utilise cent fois moins d'espace qu'une voiture.

Afin de clôturer cette riche matinée dans la bonne humeur, les organisateurs avaient invité le « patamusicien » Max VANDERVORST qui a égayé l'assemblée par quelques unes de ses créations musicales (telles que l'air pataphonique wallon ou le rock de Knokke) interprétées sur des instruments réalisés à l'aide d'objets récupérés : le saxo-arrosoir, le guidon flûte traversière, la guitare charbonnière ou le violon à clou. Cette expérience acoustique originale a été suivie par un buffet entièrement végétarien, préparé de main de maître par les étudiants de 3^e année d'architecture.

Comme c'est devenu la tradition durant ces journées, l'après-midi était consacrée à des études de cas. La première, qui concernait la ville de Gênes, a été présentée par l'architecte Giampiero LOMBARDINI, chargé de cours à la faculté d'Architecture de l'université de cette ville. Celui-ci a décrit

la situation de Gênes, une ville enclavée entre des montagnes de la côte ligure et qui a été frappée par la crise industrielle des années 70-80. A travers les différents plans structurels et stratégiques adoptés, l'orateur a montré comment on essaye de préserver et de développer les bandes côtière et les paysages tout en donnant accès au territoire, en tenant compte des risques naturels (glissements de terrains).

L'intervention suivante a ramené les participants à Bruxelles, grâce à l'exposé de l'architecte Ines CAMACHO, travailleuse sociale à l'asbl RenovaS, qui s'est définie en tant qu'actrice de terrain dans des zones urbaines en difficulté bénéficiant de contrats de quartiers. Après avoir décrit plusieurs interventions modestes sur des maisons acquises par des habitants du quartier, Ines CAMACHO a présenté son projet de création d'un service d'architectes « Pro-Deo ». Ce projet, né en 2002 et décrit dans la revue A+, a déjà fait l'objet d'études de cas, tandis que des schémas de principes de subsidiation ont été élaborés.

Le géographe Heiner MONHEIM, professeur à l'Université de Trèves, a ensuite présenté un énergique plaidoyer pour la ville sans voiture. Pour lui les dimanches sans voitures (institués lors de la crise de l'énergie de 1974) et les quartiers piétonniers (que l'on rejoint encore trop souvent avec sa voiture) sont des solutions insuffisantes. Il faut donc trouver des moyens pour inciter les gens à abandonner leur auto (qui n'est utilisée en moyenne que 45 minutes par jour). Il propose notamment :

- de développer les alternatives : taxi, co-voiturage, car-sharing, etc,
- de rendre la marche plus désirable (en réduisant l'image de la voiture en tant que symbole),
- de développer l'attrait et l'efficacité des transports publics (il rappelle qu'il y a cent ans, c'étaient les transports publics qui étaient à la pointe de la modernité). Pour cela il faut réaliser des véhicules attrayants et réduire les distances entre les arrêts (1/3 de notre mobilité concerne des petites distances),
- de décourager les entreprises de construire des places de parkings pour leurs employés (30% des coûts des bâtiments de bureau sont en rapport avec la voiture) et de leur proposer d'intervenir dans leur frais de transport en commun (Aux Pays-Bas, toute société qui compte plus de 50 employés doit mettre en place, tous les cinq ans, une politique de mobilité).

L'architecte-urbaniste français, François DAUNE du Groupe Campement Urbain (qu'il présente comme un collectif « à géométrie variable ») a présenté ensuite l'intervention de son équipe sur deux importants quartiers problématiques, en insistant sur le caractère participatif de celle-ci et sur la responsabilité collective (dans la démarche adoptée, on ne vote jamais mais on recherche la solution qui puisse satisfaire tout le monde). A chaque fois la démarche essaye d'intégrer les aspirations et les savoirs populaires des habitants. La première intervention concernait la Grande Synthe, un faubourg de 30.000 habitants, de la ville de Dunkerque, créé pour répondre aux besoins de l'industrie sidérurgique et qui a subi de plein fouet son démantèlement. La seconde concernait Sevran, situé dans la grande banlieue de Paris, sur le tracé du RER vers Roissy.

La journée s'est achevée par l'exposé de l'urbaniste et architecte-paysagiste Didier VANCUTSEM, professeur à l'ISURU et à l'université de Munich-Weihenstephan et Vice-président de l'Association Internationale des Urbanistes. Insistant sur le fait que le paysage constitue à la fois une base pour la vie de l'Homme et un patrimoine culturel, il a lui aussi plaidé pour un aménagement urbain qui garantisse un développement durable. Son exposé s'est appuyé sur des exemples allemands (pays dans lequel il exerce sa profession), avec Munich, Francfort et l'Emscher Park. Dans ces différentes présentations on pouvait voir la très grande importance attribuée à la création de tissus de verdure, au réaménagement des cours d'eau, aux cheminements lents et à la réutilisation des structures existantes.

Et c'est finalement sur cet exposé bien illustré par de nombreux plans que s'est achevée cette quatrième journée du Développement Durable, aussi dense et riche d'information que les précédentes.

M. PROCES