



Plan Urbanisme Construction Architecture
Appel à proposition de recherche :

*Mixité fonctionnelle versus zoning :
de nouveaux enjeux ?*

*La mixité fonctionnelle à l'épreuve
Une perspective européenne :
les expériences de Milan, Copenhague, Hamburg*
DAStU



Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Politecnico di Milano

Responsables mandataires de l'équipe :
Massimo Bricocoli, Paola Savoldi



Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, DGALN / Plan Urbanisme Construction Architecture, MAPA D 11.13, n. 1502563051, 17 décembre 2012/ responsables techniques pour le compte du titulaire : Massimo Bricocoli et Paola Savoldi, Dipartimento Architettura Pianificazione-Politecnico di Milano.

Abstract

La reconversion de grandes parties de villes est devenue un thème central dans l'agenda des villes européennes aux prises avec les défis du développement post-industriel et le projet urbain s'est configuré comme une dimension et un outil d'intervention stratégique dans la réflexion et le débat liés à la planification urbaine. D'une part, le débat sur le projet urbain s'est développé en référence aux outils et à l'échelle d'intervention appropriés à l'aménagement de nouvelles et vastes parties de ville. D'autre part, une importante facette des expérimentations a concerné les manières dont le projet urbain préfigure un contexte dans lequel ont lieu promotion, composition et régulation de nouvelles configurations d'espaces et d'usages de l'espace, en combinant les actions d'une pluralité d'acteurs publics et privés.

Avec un recul de quelques années et dans une phase dans laquelle les nouveaux projets de transformation de la ville européenne semblent se jouer à une échelle plus minutieuse, intérêt et disponibilité d'investir dans de grandes opérations de transformation urbaine se font moindres. Néanmoins, les grandes transformations lancées dans une perspective de projet urbain apparaissent comme des cadres intéressants dans lesquels observer les issues des projets et des actions conjointes d'acteurs publics et privés au regard de la manière dont ont été configurées les formes d'organisation spatiale et sociale. Avec cette recherche, nous avons donc entendu développer une approche concrète du thème de la mixité fonctionnelle à partir d'un point de vue comparatif et critique, et d'une attention empirique renouvelée, portée sur les lieux et les facteurs pertinents à la production et au traitement du mélange des fonctions et des usages, en nous référant à trois grands projets urbains : Bicocca à Milan, Islands Brygge à Copenhague, HafenCity à Hambourg.

Les trois cas ont été choisis en relation à différentes phases successives qui ont marqué les processus de restructuration et de reconversion fonctionnelle de la ville post-industrielle en Europe. Il s'agit de contextes urbains de nouvelles réalisations qui permettent de représenter, déconstruire et discuter trois déclinaisons intéressantes et paradigmatiques de la mixité fonctionnelle dans des contextes métropolitains dynamiques. Le penchant commun – bien que motivé, comme nous le verrons, par des arguments de natures diverses – à combiner fonctions et usages différents, tant en terme de fonctions implantées qu'au regard de la population d'usagers de référence, est certainement un point convergeant des trois contextes que nous avons étudiés. De plus, la présence de parts significatives de logements pose les trois cas sélectionnés comme des contextes importants dans lesquels examiner formes, modes et questions de l'habiter contemporain.

Les manières suivant lesquelles se sont articulés les processus d'organisation spatiale ont été étudiées, ainsi que les raisonnements et les éléments à la base de la conception et du dessin des interventions. De même, ont été examinées les manières dont le thème de la mixité fonctionnelle a été interprété, avec une attention particulière portée sur les composantes qui alimentent une variété de fonctions et d'usagers, et qui mènent à une diversité d'usages et une qualité urbaine significative du « faire ville », là où les tendances du marché immobilier tendraient essentiellement à la séparation et à la ségrégation. Dans cette perspective, la recherche a mis en évidence l'importance d'un travail empirique qui, au-delà de la phase de conception, considère vraiment influente celle de réalisation des projets urbains et ce qui se développe en aval des réalisations, en termes de processus d'organisation sociale et d'articulation des usages.

Table des matières

1. Les dés sont jetés ! Mixité fonctionnelle et projets urbains spatialisés : Bicocca, Island Brygge et Hafencity

Massimo Bricocoli, Paola Savoldi

1.1 Contexte, hypothèses et questions de recherche. Mixité fonctionnelle, projets urbains et retour à l'habitat collectif dans la ville compacte

1.2 Une vision rétrospective : le concept de mixité fonctionnelle dans les discours de principe sur l'urbanisme et la planification urbaine

1.3 Mixité et nouvelle urbanité : promesses et mises à l'épreuve de trois grands projets urbains

1.4 Notes à propos de la méthode de travail

Références bibliographiques

2. Bicocca, Milan. Mixité fonctionnelle et faisabilité du projet

Massimo Bricocoli, Paola Savoldi, Francesco Curci

2.1 Le premier revirement. Le projet Bicocca joue d'anticipation sur la ville

2.1.1 Milan au temps de la crise industrielle

2.1.2 La discontinuité des plans et des programmes urbains

2.1.3 Le débat disciplinaire

2.2 Après l'industrie, la crème de la ville

2.2.1 Le concours d'architecture, plaque tournante pour l'aménagement, et le débat sur la reconversion

2.2.3 Un centre historique de la périphérie

2.3 La mise en œuvre de la mixité

2.3.1 Un dessin fort. La mixité au-delà de la façade

2.3.2 L'aménagement opérationnel aux prises avec la combinaison d'acteurs et de fonctions

2.3.3 Mono-multi : dislocation et organisation spatiale des fonctions

2.4. Usages et décalages. La mixité fonctionnelle en place

2.4.1 L'aménagement commercial

2.4.2 La servitude d'usage public des espaces ouverts

2.4.3 Le rapport avec le contexte

2.4.4 Les 'standards urbains'

2.4.5 Rythmes et alternances

Références bibliographiques

Dossier Photographique

3. Islands Brygge, Copenhague. Une mixité incrémentale

Jens Kvorning, Katrine Østergaard Bang, Bruno Tournay

3.1 Contexte historique du quartier d'Islands Brygge

3.1.1 Formation

3.1.2 Islands Brygge dans un contexte urbain élargi

3.2 Transformation et planification. Les acteurs de la transformation

3.2.1 Le propriétaire

3.2.2 Les conseillers

3.2.3 La commune de Copenhague

3.2.4 Les groupes de riverains

3.2.5 Le plan d'urbanisme local

3.3 Transformation et réalisation du quartier

3.3.1 Le mode de fonctionnement du quartier

3.3.2 La structure démographique de la zone

3.3.3 La structure spatiale

3.3.4 L'image du quartier

3.3.4 L'articulation des niveaux local-régional

3.3.5 Le fonctionnement du quartier selon les habitants

3.4 Conclusions

3.4.1 Réflexions à propos de la mixité fonctionnelle

3.4.2 Ce que nous apprend le cas sur la mixité fonctionnelle

Références bibliographiques

Dossier Photographique

4. HafenCity, Hambourg. La mixité comme exercice d'anticipation

Ingrid Breckner, Nima Dafateri-Moghaddam

4.1 Ville - Port - HafenCity

4.1.1 Le contexte

4.1.2 Contexte social et urbanistique de la revitalisation de la zone portuaire hambourgeoise

4.2 La mixité fonctionnelle comme fer de lance du projet urbain d'HafenCity

4.2.1 Stratégie d'aménagement

4.3 La mixité fonctionnelle au coeur des stratégies d'aménagement de Hafencity

4.3.1 Des stratégies clés pour la mise en oeuvre d'une mixité fonctionnelle

4.4 Résultats de la mixité fonctionnelle dans HafenCity : réussites, potentiels de conflits et perspectives

4.4.1 Des succès

4.4.2 Potentiel de conflits et options de solution

4.4.3 Perspectives de la mixité fonctionnelle dans la ville du 21ème siècle à partir de l'expérience de HafenCity

Références bibliographiques

Dossier Photographique

5. Mixité fonctionnelle : hypothèses initiales, résultats empiriques, nouveaux questionnements

Massimo Bricocoli, Paola Savoldi

5.1 Changements de temps

5.2 Maîtriser l'œuvre de la mixité fonctionnelle

5.3 La souplesse de la mixité convient-elle à la démocratie urbaine ?

5.4 Mise en perspective

5.4.1 Destinations d'usage et usages mixtes

5.4.2 La possibilité de marge de manœuvre

5.4.2 Micro-transformations. Ou plutôt la fin du projet urbain proprement dit?

Références bibliographiques

1. Les dés sont jetés ! Mixité fonctionnelle et projets urbains spatialisés : Bicocca, Island Brygge et Hafencity¹

Massimo Bricocoli, Paola Savoldi

1.1 Contexte, hypothèses et questions de recherche. Mixité fonctionnelle, projets urbains et retour à l'habitat collectif dans la ville compacte

La rhétorique de la mixité fonctionnelle se situe au croisement des réalisations du modernisme et de l'apologie du nouveau paradigme productif. Elle représente un aspect important d'un retour critique du débat sur les thèmes de l'habiter et de la cohabitation urbaine, correspondant au passage vers un ordre nouveau, différent de l'ordre fordiste de la ville pensée par catégories fonctionnelles et par quantités de bâtiments à édifier (Mangin, Panerai, 1999 ; Amin, Thrift 2002 ; Tosi 2003).

Aux Etats-Unis comme en Europe, le débat sur la mixité sociale et les politiques qui en dérivent ont évoqué la mixité fonctionnelle comme un facteur pouvant y contribuer (Beauregard, Bounds, 2000 ; Jaillet, Perrin, Ménard, 2008). La présence d'autres fonctions que résidentielle a été interprétée comme un expédient pour attirer des flux de personnes et de capitaux capables de rompre avec l'homogénéité (réputée pathologique) des concentrations de groupes sociaux marginalisés, en exerçant un rôle positif de spécialisation des exclus. Contextuellement et en cohérence avec les lectures plus traditionnelles, le renforcement de l'habitat local, par exemple par la diffusion du commerce de détail, a été considéré utile à un dépassement de la crise des banlieues (Musterd, 2002 ; Germain, 2005 ; Ossenbruegge, 2008). Dans cette perspective, et particulièrement en référence aux grands quartiers à vocation résidentielle inspirés des principes de zoning et de séparation fonctionnelle du Mouvement Moderne, projet, gouvernement et régulation des fonctions urbaines constituent un thème consolidé de réflexions critiques, surtout au sujet des limites et des expériences les plus critiquées et controversées. Ainsi, un champ de politiques et de projets que nous pouvons, dans l'ensemble, considérer comme des politiques de régénération et de rénovation urbaines ont visé à complexifier, en termes fonctionnels et sociaux, des parties consistantes de

¹ La rédaction de ce rapport de recherche est dirigé par Massimo Bricocoli et Paola Savoldi, coordinateurs et responsables du projet de recherche au sein du Département d'Architecture et d'Études Urbaines (Dipartimento di Architettura e Studi Urbani) de l'École polytechnique de Milan. L'élaboration et la représentation des données statistiques et des cartes relatives aux cas d'études ont été dirigées par Francesco Curci. La traduction des textes a été rédigée par Nina Lemaire (à l'exception des cas de Copenhague et de Hambourg). Lina Scavuzzo et Tao Tao Fu ont fourni un précieux appui à l'élaboration des cartes relatives au cas de Milan Bicocca. Nous remercions François Ménard du PUCA et les membres des autres équipes impliquées dans le programme de recherche « Mixité fonctionnelle versus zoning : de nouveaux enjeux ? » pour les fertiles occasions d'échange et de discussion.

Les textes des chapitres 1, 2, 5 ont été conçus et formulés de façon conjointe par Massimo Bricocoli et Paola Savoldi ; néanmoins dans le chapitre 1 : les paragraphes 1.1 et 1.4 a été écrit par Massimo Bricocoli, le paragraphe 1.3 par Paola Savoldi ; dans le chapitre 2 : les paragraphes 2.1, 2.3 ont été écrits par Massimo Bricocoli, les paragraphes 2.2 et 2.4 ont été écrits par Paola Savoldi ; dans le chapitre 5 : les paragraphes 5.1 et 5.3 ont été écrits par Massimo Bricocoli, les paragraphes 5.2 et 5.4 ont été écrits par Paola Savoldi.

ville dont les traits d'homogénéité sociale et le caractère monofonctionnel étaient considérés comme des facteurs de crise déterminants.

En parallèle, le discours sur la mixité s'est étendu et a également affecté la définition de choix et de lignes directrices qui guident la transformation urbaine dans des contextes dans lesquels le projet urbanistique a été appelé à programmer la reconversion fonctionnelle de larges parties de ville, précédemment occupées par des fonctions de production ou des infrastructures logistiques qui supportaient l'industrie et désormais obsolètes. La référence est certainement faite à la reconversion de zones industrielles abandonnées, mais plus en général à des situations dans lesquelles acteurs publics et privés se sont confrontés à des processus plus larges et généralisés de réorganisation spatiale d'activités économiques. Dans ce sens, les processus d'abandon ou de relocalisation d'activités de production ou de structures logistiques ont été accompagnés de processus de valorisation des ressources immobilières générées et des projets de transformation et de réinvestissement.

Dans une première phase, de tels projets ont souvent été caractérisés par la recherche d'hypothèses fonctionnelles qui pourraient garantir compétitivité économique et revitalisation urbaine à partir d'une reconversion du tissu économique local. Dans une phase successive, le thème de la reconversion de vastes zones est accompagné de manière plus explicite par l'objectif de production de nouvelles conditions d'attractivité résidentielle et de perspective d'urbanité lors d'une période dans laquelle de nombreuses villes se sont intéressées à alimenter de manière active des processus sélectifs de réurbanisation. Quelques recherches ont mis en évidence (Siebel, 2004; Läßle, 2008) les relations entre les nouvelles dynamiques de croissance et de développement des grandes villes européennes et le rôle de plus en plus influent des marchés urbains du travail, attracteurs puissants d'investissements et de main d'œuvre qualifiée. L'économie urbaine de services tire d'ailleurs des avantages sensibles des configurations urbaines qui proposent une association étroite entre l'emploi et les pratiques de vie quotidienne, notamment car le contexte contemporain est marqué par l'atténuation des contraintes impliquées par le zoning et par les nouvelles formes d'organisation temporelle des espaces urbains (Ossenbruegge, 2008 ; Kvorning, 2009). C'est dans cette perspective que, tel que mis en lumière par Harlander et Kuhn (2012), au cours des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix, s'est largement diffusée une image de référence de la ville européenne qui présente un ensemble de caractéristiques : densité élevée, mixité fonctionnelle et mixité sociale. Les traits de cette idée de ville européenne sont par ailleurs largement reconnus depuis un certain temps (depuis Marx) comme facteurs fondamentaux de rencontre et de coexistence des différences, ainsi que d'innovation. Les dynamiques de transformation des modèles d'organisation du travail et des familles ainsi que les tendances démographiques (notamment le vieillissement de la population) déterminent en Europe un regain d'intérêt pour l'habitat collectif dans les zones les plus denses des villes (Sampieri, 2010; Breckner et Menzl, 2012). Conjointement à l'offre d'emploi, la densité et l'offre de services (accessibilité, variété et qualification des équipements scolaires, sanitaires et de loisirs) sont considérées comme des avantages compétitifs d'un milieu urbain dense et mixte opposé aux coûts élevés impliqués par l'habitat périurbain (Menzl, 2007, 2010). Il est donc évident que la production et la disponibilité d'une offre résidentielle 'très urbaine',

qualifiée et destinée aux classes moyennes représentent un facteur stratégique pour le développement futur de nombreuses grandes villes européennes (Donzelot, 2004). C'est dans cette perspective que, pendant les vingt dernières années, les grandes villes européennes ont développé des opérations importantes de construction définissant un milieu de vie urbain et une offre résidentielle destinée à ceux qui reviennent vivre en ville ou qui renoncent à un habitat périurbain qui garantissait autrefois des coûts plus faibles (coûts de logement) et une meilleure qualité environnementale (Helbrecht, Dirksmeier, 2012). Dans ce contexte, les grands projets urbains jouent souvent un rôle important dans la redéfinition de l'image de la ville et dans la représentation de nouveaux styles de vie et modes d'habiter (Pinson, 2009). Dans ces cas, la promesse de mixité est fortement liée à la promesse de variété et d'accessibilité à un ensemble de services et aux qualités urbaines typiques de la ville européenne en terme d'organisation dense et articulée des espaces, des flux, des usages plutôt qu'en termes de forme et de dessin urbains comme certaines déclinaisons réductrices du New Urbanisme.

L'hypothèse générale de cette recherche est que la mixité fonctionnelle constitue un argument sans aucun doute récurrent du débat et des politiques de développement urbain des villes européennes les plus importantes (ENHR, 2011). Par ailleurs les tendances à la séparation et à la ségrégation s'affirment toujours plus (Lowe, 2006 ; Brown, 2009; Minton, 2009).

Émerge donc la nécessité d'une torsion plus concrète du débat actuel sur la mixité fonctionnelle qui puisse aussi être justifiée par une attention empirique renouvelée sur les contextes et les effets produits. Aller au-delà de la philosophie du zoning n direction de mécanismes plus au moins complexes de juxtaposition de fonctions risque de proposer de nouveau une vision moderniste du dessin urbain selon laquelle on peut donner de bonnes réponses à n'importe quel problème. En revanche, nous pensons que ce n'est que dans le cas de la présence d'un gouvernement fort et de longue durée de l'espace urbain (habitat local, populations et qualité des espaces produits) que la rhétorique de la mixité fonctionnelle peut 'passer l'épreuve' de la réalité (Ossenbruegge, 2008). Dans cette perspective, la complexité et la sensibilité des dispositifs de gouvernement des transformations dans la phase successive à la conception du projet sont aussi importants que la pluralité et l'articulation des mécanismes choisis dans le but de définir sa formulation et "les dispositions matérialisées, construites, inscrites sur le sol qui conditionnent les capacités de développement des activités sur un territoire" (Mangin, Panerai, 1999, p. 8). Ceci, comme nous le verrons, requiert certainement d'étudier de manière conjointe la configuration spatiale et les pratiques et modes de gestion de l'usage des espaces.

Ces constats emportent une large adhésion et orientent très souvent l'appareil normatif, mais la rhétorique et les valeurs auxquelles les politiques et les projets urbains font référence en prônant la mixité doivent être mises à l'épreuve de son application. Cette recherche propose de contribuer et d'enrichir la réflexion sur les argumentations en vigueur en s'appuyant sur l'analyse de conditions concrètes (avec leurs contradictions) d'organisation spatiale et sociale de grands projets d'aménagement urbain, dans laquelle la mixité prend forme et se déploie (Pinson, 2009;

Power et al, 2010). Dans cette perspective, nous examinons, à travers ce projet de recherche, une sorte de doxa (arguments sociaux, culturels, économiques, politiques et symboliques...) qui justifie les choix de mixité fonctionnelle et leur mise en œuvre, c'est-à-dire leur traduction en organisation spatiale et sociale.

1.2 Une vision rétrospective : le concept de mixité fonctionnelle dans les discours de principe sur l'urbanisme et la planification urbaine²

Le concept de mixité fonctionnelle est véritablement apparu dans le discours sur la planification, en s'inscrivant dans la critique du modernisme qui débute à la fin des années soixante-dix. Ce concept exerce alors une influence prépondérante sur la théorie et la pratique appliquées au plan d'urbanisme qui se développent dans les idées de reconstruction de la ville européenne traditionnelle des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix.

La représentation de la mixité fonctionnelle et la recommandation de son application sont présentes dans différents discours dans lesquels varient les notions de perspective, d'argumentation et de recommandations concrètes. Nous présenterons ici certains exemples d'analyses et de déclarations d'intention qui toutes tendent à définir la mixité fonctionnelle, en prenant appui sur des positions cependant très différentes, et souvent avec des points de vue variés sur la manière dont l'esprit de la mixité fonctionnelle peut et doit être appréhendé.

Dans la plupart des essais sur l'architecture et l'histoire de l'urbanisme, le livre de Jane Jacobs « *Death and Life of Great American Cities* » de 1961 est souvent mentionné comme l'initiateur de la question du mélange des fonctions, réorientant fondamentalement la discussion sur l'urbanisme et la planification du territoire après la période du modernisme et son exigence de séparation des fonctions qui dominait depuis les années trente (Jacobs, 1961). Les points de vue de Jane Jacobs ont été rapidement adoptés dans certains cercles de discussions académiques sur les problèmes de l'urbanisme et de la planification territoriale, et son ouvrage, de même que ses observations, font encore souvent autorité dans les discussions de principe qui opposent la mixité fonctionnelle à la séparation des fonctions. La prise de position de Jane Jacobs reposait sur les observations qu'elle avait faites du quartier résidentiel traditionnel de la ville de New York où elle habitait. Elle émet, dans son livre, une série de recommandations sur les mesures à prendre pour créer un espace urbain plus riche et diversifié : 1. The district and indeed as many of its internal parts as possible must serve more than one function. 2. Most of the blocks must be short. 3. The district must mingle buildings that vary in age. 4. There must be sufficiently dense concentration of people. En d'autres termes, les observations de Jane Jacobs soulignent la nécessité d'une synergie entre une mixité des fonctions et un cadre physique précis³.

² Ce paragraphe a été rédigé par Jens Kvorning.

³ Le quartier, ainsi qu'autant de ses parties que possible doivent servir plus qu'une fonction. 2. La plupart des îlots doivent être bas. 3. Le quartier doit mêler des bâtiments qui varient en âge. 4. Il doit y avoir une densité suffisante d'individus.

Nous pourrions certes évoquer le fait que les Situationnistes, par leur critique et leurs recommandations du début des années cinquante, ont été plus précoces que Jane Jacobs dans leur critique radicale des modes de pensée et des dogmes du modernisme sur la séparation des fonctions urbaines. Néanmoins, cette critique est surtout considérée comme une critique avant-gardiste, qui appartient davantage à l'univers de l'art qu'à l'univers de l'urbanisme où l'aménagement urbain est approché de manière plus concrète.

La critique des Situationnistes reposait sur une vision culturelle tournée vers la sociologie. La ville avec ses fonctions séparées était considérée comme délétère pour la dynamique culturelle qui avait donné naissance à différentes pratiques culturelles et sociales lorsque celles-ci avaient eu la possibilité de se développer de pair avec le cœur historique de la ville. La séparation des fonctions était également considérée comme un appauvrissement du cadre de vie, d'autant plus patent qu'une promenade dans la ville historique révélait des espaces où se mêlaient différentes pratiques culturelles et sociales dépendantes des différentes combinaisons envisagées, selon les usages que l'on faisait de la ville.

C'était donc au cœur de la diversité et de l'imprévisible que se trouvait la qualité de la ville historique considérée comme essentielle par les Situationnistes, et que savait le modèle urbain du modernisme avec ses fonctions séparées. De manière plus générale, la critique des Situationnistes était portée à l'encontre de l'interprétation simplificatrice d'une culture moderne uniforme typique du modernisme.

Le modernisme que représentaient CIAM et TEAM X avait cependant lui-même lancé, à la fin des années 1940, une discussion critique sur certains des dogmes prônés par les manifestes du CIAM, notamment la recommandation de la Charte d'Athènes sur la séparation des fonctions urbaines. TEAM X s'intéressa à nouveau aux qualités de la rue traditionnelle en tant qu'espace urbain où peuvent s'imbriquer de nombreuses activités et pratiques, qualités justement rejetées par Le Corbusier. Une discussion sur l'identité de la ville et de ses quartiers fut lancée, afin d'examiner les dimensions qui avaient été perdues dans l'approche rationnelle de la ville telle que la préconisait la Charte d'Athènes. Mais si certains postulats fondamentaux de la Charte d'Athènes firent l'objet de critiques et d'une tentative d'amendement, cela n'aboutit à aucune forme de conclusion sous la forme d'un contre-manifeste ou d'un manifeste additionnel quel qu'il soit, conclusion qui eût pu rendre compte de la manière dont la nouvelle génération d'architectes modernistes, représentée par TEAM X, considérait la question de la mixité ou de la séparation des fonctions urbaines.

Un quatrième point de vue critique s'exprime après-guerre à propos de la recherche et des écrits de Christopher Alexander, notamment dans l'article: « A City is not a Tree », publié pour la première fois en 1965 (Alexander, 1965). Là encore, les modèles urbains proposés par le modernisme et que l'on retrouve dans de nombreux projets de reconstruction, sont considérés par l'auteur comme une atteinte à la complexité urbaine. Christopher Alexander soutient la critique de Jane Jacobs sur les modèles urbains du modernisme, mais il réfute par ailleurs les recommandations de celle-ci : « When you read her concrete proposals for what we should do instead, you get the

idea, that she wants the great modern city to be a sort of mixture between Greenwich Village and some Italian hill town, full of short blocks and people sitting in the street »⁴. Selon Christopher Alexander, le problème réside dans l'approche bien trop simplifiée qui est utilisée dans le développement des modèles urbains ; cependant sa critique de Jane Jacobs porte également sur un problème d'échelle, centrale selon lui lorsqu'il s'agit de déterminer plus concrètement ce que signifie la mixité fonctionnelle. Pour Christopher Alexander, la complexité est le but à atteindre, mais l'approche prédominante s'oppose à une forme adéquate de complexité, ce qui laisse entendre que la complexité, et donc le mélange des fonctions, doit se réaliser sur une autre échelle que celle soutenue par Jane Jacobs.

Une autre critique de l'approche moderniste apparaît, car la mise en pratique de ces idées en urbanisme provoque de plus en plus de réactions violentes de la part de la population. Le postulat fondamental de cet urbanisme moderniste est sa volonté d'agir pour le bien commun, identifié à partir d'une analyse scientifique qui doit conduire, plus ou moins directement, vers le plan d'urbanisme adéquat. Mais il a bien fallu réaliser, dans les années soixante-dix et quatre-vingt, à la lumière de la contestation populaire et des organisations sociales sur lesquelles elle reposait, que la notion de bien commun, même définie scientifiquement, n'existait pas. Il a été peu à peu reconnu que les critères utilisés par les habitants pour évaluer leur quartier étaient bien plus nombreux que ceux qui servaient aux méthodes de planification urbaine, et dans l'approche développée à partir des manifestes du modernisme et des logiques de l'État providence. De ces contestations est née une exigence à la fois plus équilibrée mais aussi très floue d'une ville multifonctionnelle. Or dans de nombreux cas, c'est la critique de Jane Jacobs et les modèles que l'on pensait lui devoir qui ont été érigés comme principes pour guider la mise en place de nouveaux modèles.

L'intérêt pour l'espace urbain et la vitalité urbaine dont fait preuve Jan Gehl, par exemple, s'est développé à partir de la critique de cette période et de ses mouvements sociaux (Gehl, 1987, 2006). Cet intérêt comporte aussi, de manière plus ou moins explicite, un souhait d'intégration des fonctions urbaines néanmoins exprimé en termes d'aspirations, d'intentions et de principes et sans lien direct avec une planification stratégique globale.

Au début des années 1980 se dessine une nouvelle optique qui prône des modèles urbains et un urbanisme définis à partir de structures et d'espaces dont les caractéristiques reposent sur le modèle de la ville européenne traditionnelle. Deux lignes se dégagent de cette perspective : l'école italienne guidée par Aldo Rossi, et l'école d'Europe centrale guidée par les frères Krier. Elles émettent une critique justifiée de la ville aux fonctions séparées, qui se base d'une part sur une remise en cause du zoning, de la désintégration de la logique architectonique et spatiale qui s'exprimait dans la ville européenne, et sur une remise en cause du gaspillage des ressources lié aux grands flux de circulation générés par la séparation des fonctions.

⁴ « Lorsqu'on lit ses propositions concrètes de ce que nous devrions faire à la place, on a l'impression qu'elle veut que la grande ville moderne soit une sorte de mélange entre Greenwich Village et une quelconque ville italienne, pleine d'îlots bas et de gens installés dans la rue »

Leur réponse est ce que l'on nomme la « reconstruction de la ville traditionnelle », pour laquelle l'intégration des fonctions est une condition fondamentale, condition retrouvée dans la plupart des recommandations de l'école d'Europe centrale sous forme de manifestes et de projets. Cette condition d'intégration des fonctions doit se manifester à l'échelle du bloc d'habitations.

Selon les frères Krier, la réussite de la reconstruction sur elle-même de la ville européenne conditionne le maintien de la culture européenne ; dans le cas contraire, on pourrait voir apparaître ce qu'ils désignent comme une « américanisation » (Krier 1978, 2009). La « théorie de la reconstruction » était perçue comme faisant partie de la nouvelle orientation vers le post-modernisme. Elle était donc soutenue à la fois par un débat profondément idéologique, elle représentait une sorte de conclusion ou d'aboutissement aux nombreux points de vue critiques mentionnés ci-dessus, et représentait une réponse adéquate aux changements réels qui s'opéraient au sein des structures physiques et économiques des villes, notamment une forte croissance du secteur des services et une réduction équivalente du secteur industriel – induisant de fait la disparition d'un certain nombre de facteurs justifiant la séparation des fonctions dans la ville. La « théorie de la reconstruction » apparaissait dès lors comme un modèle accepté par le plus grand nombre, non seulement par le monde académique, mais aussi sur la scène politique par les institutions européennes notamment, avec leur livre blanc sur la planification urbaine à partir de l'an 2000 qui préconise les modèles de reconstruction sur elles-mêmes des villes et la ville intégrée comme fil directeur de l'urbanisme dans les villes européennes de l'avenir. Dans plusieurs documents de l'UE, l'exigence d'intégration des fonctions est certes un principe fondamental, mais il n'est pas formulé de manière aussi catégorique que dans de nombreux projets et manifestes de Krier.

Ce courant de « reconstruction » à l'européenne a évolué en parallèle ou a été « exporté » aux Etats-Unis, où Peter Calthorpe et Dough Kelbaugh l'ont reformulé, le désignant comme un New Urbanism dans lequel la mixité fonctionnelle est une partie essentielle des manifestes et des modèles qui en ont découlés. À la fin des années quatre-vingt et au début des années quatre-vingt-dix, Peter Calthorpe a publié une série d'ouvrages et d'articles dans lesquels il plaide en faveur d'une plus grande compacité et mixité des usages afin de mieux asseoir la durabilité des villes. En 1989, il écrit l'article « The Pedestrian Pocket », dans lequel il soutient l'importance de créer des quartiers denses et diversifiés autour des gares et d'autres lieux qui sont ou peuvent être intégrés dans un réseau performant de transports en commun (Calthorpe, 1989).

Les partisans du New Urbanism, comme ceux de la « reconstruction européenne », sont d'avis qu'une nouvelle approche urbanistique ne va pas uniquement dans le sens d'une mixité des fonctions, mais aussi d'une architecture reconnaissable qui puise ses références dans des modèles traditionnels.

Après avoir dominé la vision de l'urbanisme, l'approche de la « reconstruction européenne » a été remise en cause à la fin des années 1990 et au début des années 2000 par différentes écoles. Cette remise en cause portait notamment sur l'exigence d'une architecture nécessairement historique, mais aussi sur le fait que l'approche de la

« reconstruction européenne » et le New Urbanism imposaient des structures économiques et culturelles qui, selon les opposants, ne répondaient pas aux réalités économiques et sociales ; l'intégration des fonctions dans les projets de reconstruction ne pouvant se faire que si les fonctions commerciales de la ville sont à une échelle facilement réductible à un bloc résidentiel traditionnel, ce qui ne saurait être le cas selon les critiques. La critique mise en avant par des architectes tels que Rem Koolhaas a reçu le titre de « pragmatisme », étant donné que ceux-ci considéraient le fait de pouvoir travailler selon la logique et la dynamique du marché comme un véritable potentiel, en utilisant des types de construction développés selon les besoins du marché (Saunders, 2008 ; Koolhaas, 1978). Au milieu des années 2000, c'est un marché tourné vers une architecture et une planification urbaine fidèles aux traditions qui est en forte croissance, notamment aux Pays-Bas.

A mesure que l'approche axée sur la durabilité, la réduction de l'utilisation des ressources et la responsabilité environnementale, gagne en reconnaissance dans les politiques d'urbanisme et de planification urbaine, des arguments s'imposent à nouveau en faveur de la mixité des usages, basés cette fois sur l'idée que le mélange des fonctions – corrélé à une plus grande compacité – serait en mesure de réduire l'utilisation des ressources due au transport et d'améliorer la durabilité sociale et peut-être aussi la durabilité environnementale. Une grande partie des idées liées à la durabilité se retrouvent dans le New Urbanism et le New Traditionalism, deux tendances qui se sont fortement affirmées en Europe, en particulier aux Pays-Bas, patrie du « pragmatisme ».

La mixité fonctionnelle s'est imposée comme le modèle le plus sollicité de la planification urbaine dans les théories d'urbanisme depuis la fin des années quatre-vingt. Les recommandations concrètes sur la manière dont la mixité fonctionnelle doit être intégrée dans la planification urbaine au niveau pratique varient énormément selon les différents partisans de cette stratégie, et une partie d'entre eux n'aborde jamais les questions pratiques sur l'échelle à utiliser dans l'application du mélange des fonctions. De manière générale, la question de la mixité des fonctions a reçu un large soutien.

Reste maintenant à savoir si la mixité fonctionnelle, après avoir été ainsi soutenue, s'est imposée de même dans la planification urbaine au niveau pratique. Une hypothèse pourrait être que la planification urbaine au niveau pratique ne dépend pas exclusivement des aspects les plus idéologiques de la stratégie, à savoir la pluralité sociale et culturelle, le partage et la communication entre les différents groupes de population, mais que la tendance vers une mixité fonctionnelle doit surtout être vue comme émanant de la volonté d'une planification urbaine plus souple, capable de répondre aux besoins changeants du marché en termes de logement et de construction commerciale.

1.3 Mixité et nouvelle urbanité : promesses et mises à l'épreuve de trois grands projets urbains

Ayant vu en détail de débat qui s'est articulé dans le temps au regard du thème de la mixité dans le projet urbain, apparaît aujourd'hui un rapport évident entre un regain d'intérêt pour l'habiter collectif dans des contextes urbains centraux et leur qualité composite et variée en terme de fonctions et d'offre de services. La mixité est en quelque sorte souvent entendue comme une solution vertueuse qui, en recomposant les fonctions, produit – presque par elle-même – qualité urbaine et bonnes conditions de coexistence et cohésion sociale. Comme de nombreux observateurs l'on noté (Bianchetti, 2013), son efficacité est régie par ce que Sennett a défini de fausse conviction : l'idée qu' « en mêlant différentes fonctions ou en mettant les gens dans le même lieu, ils commenceront à interagir » (Sennett, 2010).

Comme Sennett le propose, l'invitation est d'être plus prudents dans l'identification des conditions auxquelles la proximité et la combinaison de fonctions produit des effets importants et désirables dans un contexte urbain, d'autant plus s'il s'agit d'un nouveau contexte (Sennett, 2006). Dans ce sens, nous proposons d'explorer, avec cette recherche, les thèmes soulevés par la consultation à partir de l'étude approfondie de trois importants projets urbains qui ont conduit à la réalisation d'une nouvelle partie de ville et qui rendent compte d'une expérimentation de la mixité dans des conditions bien précises : de grandes opérations immobilières qui impliquent la participation d'acteurs privés forts et des mécanismes de négociation plus ou moins réglés par les acteurs publics. À propos des grands projets d'aménagement urbain, le débat fait émerger des critiques du modèle de planification de la ville moderne, ancré au principe de spécialisation et de séparation fonctionnelle (Lucan, 2012). La notion d'urbanité est prônée par les élus progressistes, par les collectivités locales, par les urbanistes et les opérateurs du marché immobilier. Dans ces contextes, arguments et promesses de la mixité se réfèrent à des formes de rationalité partiellement différentes de celles mises en place dans les cas de rénovation des quartiers d'habitat social.

Le choix de prendre en compte trois grands projets urbains est aussi motivé par le constat d'une persistance de la notion de 'quartier' dans le débat culturel et politique sur la mixité comme une référence et une échelle privilégiées (Cremaschi, Eckardt, 2011). D'ailleurs les grands quartiers récemment réalisés jouent un rôle symbolique très fort et très important dans la représentation de nouveaux modèles d'urbanité de la ville contemporaine.

Dans cette perspective, l'étude de grandes parties de ville récemment réalisées permet d'observer de près non seulement les formes et les références du plan d'aménagement, du dessin urbain et de flexibilité programmatique (Mialet, 2011) mais aussi les déclinaisons d'organisation spatiale, sociale et économique qui s'y déploient. Suivant cette logique, une recherche empirique consacrée aux projets ainsi qu'à leurs effets concrets nous semble opportune et pertinente. Si la mixité fonctionnelle peut être interprétée comme un dispositif qui permet de franchir les limites et les faiblesses de la planification urbaine basée sur le zoning, à notre avis le défi consiste plutôt à se confronter au fonctionnement, aux pratiques effectives et aux usages de l'espace urbain qu'à la simple distribution des diverses fonctions dans un site.

Les trois cas objets de la recherche sont : Bicocca à Milan, Islands Brygge à Copenhague, HafënCity à Hambourg. Le choix des cas s'appuie sur plusieurs considérations. Dans une perspective comparative, le choix d'exemples au Danemark, en Allemagne et en Italie permet de contribuer au débat et à l'expérience française avec une réflexion ample et articulée à partir de la variété des traditions et des systèmes de planification urbaine de ces pays. Les trois villes de référence représentent en quelque sorte les « avant-postes » des pays respectifs, en termes culturels et symboliques autant qu'en terme de développement économique. Les cas sélectionnés représentent différentes interprétations de la mixité et permettent de comparer précisément les questions et les enjeux soulignés par la consultation.

Le cas de Bicocca présente des caractéristiques presque pionnières, en se plaçant comme l'un des premiers exemples de reconversion d'une zone industrielle abandonnée de grande échelle. Le processus de transformation est connoté par la présence dominante d'un seul concepteur (Vittorio Gregotti) et d'un propriétaire et opérateur principal (le groupe industriel Pirelli) qui définissent et contrôlent directement la conception du plan d'aménagement. Les arguments de la mixité fonctionnelle coïncident ici avec les intérêts du promoteur et les conditions de faisabilité financière, avec la nécessité de rapprocher des fonctions privées et des fonctions publiques (les investissements liées aux fonctions publiques garantissent la viabilité économique du projet lors de la phase la plus instable de son histoire). Les outils d'urbanisme opérationnel qui règlent l'opération sont assez traditionnels, les résultats font émerger une situation où la mixité fonctionnelle est déterminée presque exclusivement par les acteurs privés et où existe une certaine cohésion d'ensemble, mais la mixité ne semble pas garantir dans ce cas des effets significatifs en termes de qualité urbaine et sociale.

Le cas de Islands Brygge à Copenhague suit le cas de Bicocca de près en terme chronologique. Ici, à coté d'une activité industrielle par ailleurs fort nocive et dangereuse, un complexe d'habitat social à été réalisé lors de la période moderne. Ce cas nous ramène d'une certaine manière aux origines du zoning en tant que solution pour séparer des fonctions considérées incompatibles et pour préserver les conditions sanitaires des zones résidentielles. Suite à la fermeture de l'implantation industrielle, les transformations fonctionnelles et urbaines de ce cas narrent l'histoire d'une mixité établie selon des principes d'équilibre de fonctions, sans fixer dès le début les qualités d'espaces et d'usages possibles. L'intention des propriétaires des terrains d'accroître les surfaces destinées aux fonctions tertiaires est contredite par les tendances du marché immobilier et par la décision municipale de privilégier la réalisation de nouveaux logements. Dans cette conjoncture, une meilleure conscience de la nécessité d'une attention plus grande aux qualités et à la variété des espaces produits semble émerger.

Enfin, le cas de HafënCity à Hambourg est celui de réalisation la plus récente. Le processus de reconversion de la vaste zone, un temps zone portuaire, est toujours en cours. Il s'agit d'un projet qui a su capitaliser facteurs de succès et critiques de nombreux autres projets précédents et analogues. L'emphase est fortement mise sur la gestion du processus de réalisation. L'expérience est emblématique d'une opération fortement gouvernée par un acteur public, la Ville, propriétaire des terrains du projet et de l'action de la HafënCity GmbH, une agence préposée à la réalisation et dont la

Ville est l'actionnaire principale. La production de conditions d'excellence en termes de nouvelle urbanité est considérée comme un facteur stratégique, déterminant l'attractivité résidentielle et de l'emploi dans le marché immobilier urbain. La réalisation d'un milieu urbain dense et mixte représente un défi fondamental par rapport à la fragilité émergente de contextes monofonctionnels et homogènes. L'agence constituée ad hoc ne s'occupe pas seulement de réaliser la mixité en termes d'organisation des espaces et d'attribution des fonctions, mais elle parvient à identifier et gérer en détail la spécificité des usages.

1.4 Notes à propos de la méthode de travail

Pour chaque cas, nous avons suivi les étapes suivantes : a) définition du contexte urbain : profil démographique, social et économique de la ville, phénomènes émergents ; b) revue critique des projets et masterplans, des outils existants en matière d'urbanisme, description des outils, des mécanismes de fonctionnement, de gestion des pratiques et des usages des espaces ; c) repérage des diverses initiatives, programmes et projets qui touchent aux questions de mixité ; d) travail de terrain : observation directe des usages des espaces, documentation photographique ; e) entretiens avec des habitants, des responsables d'administrations publiques, d'associations, de promoteurs immobiliers.

Lors de la période allant de 2011 à 2013, durant le développement de la recherche, ont été organisés trois séminaires de discussion et de visites conjointes des terrains qui ont impliqués les trois unités de recherche à Milan, Copenhague et Hambourg. Les visites et séminaires ont été des moments essentiels pour le partage des idées directives et l'échange de résultats intermédiaires de recherches entre les équipes, caractérisées par une multidisciplinarité forte entre design urbain, sociologie urbaine et politiques urbaines⁵.

En rapport aux enquêtes de terrain conjointes conduites sur les trois cas d'étude, les trois équipes ont discuté et mis au point un protocole commun pour l'élaboration des cas d'étude. Il s'agit d'un texte qui a pris forme définitive en quelques mois : ont été définies d'une part, les opérations de recherche à effectuer, et d'autre part, certaines lignes directives pour la rédaction des textes. Les indications ont ensuite été mises à l'épreuve sur les différents terrains d'étude et rediscutées lorsque cela s'est montré opportun. La tentative et l'ambition ont été de concilier autonomie dans le travail des différents groupes, en respect aux spécificités, et cohérence d'ensemble des parties afin de permettre une lecture comparative des cas. L'issue apparaît satisfaisante. Nous n'avons pas conduit une analyse rigidement comparative. Comme nous le verrons, des traits communs dans le recours aux données et à une forme de représentation qui les restitue de manière efficace émergent. Cependant, apparaissent aussi certaines différences : il a semblé opportun de mettre en évidence les fondements et les

⁵ Les résultats de recherche, outre le présent rapport, sont restitués dans l'expositon « MiXcity » conçue par Massimo Bricocoli, Paola Savoldi et Giovanni Hänninen avec Stefania Molteni et Michael Uy.

phénomènes différents en fonction des cas. D'autre part, le stade de maturité différent des projets et les différentes stratégies institutionnelles supportant les opérations observées pointent des différences importantes d'un cas à l'autre, dans chaque opération de recherche. Par exemple, dans le cas de Bicocca à Milan, une grande partie des sources disponibles (documents administratifs et de projet, littérature) concernent la phase d'élaboration et d'approbation du projet, tandis que les références empiriques quelles qu'elles soient concernant les phases successives de la vie du projet sont limitées. Le cas danois est retracé dans son entièreté pour la première fois, car étant donné sa nature composite, la grande partie des activités d'enquête et de recherche ont concerné, de manière séparée, le système préexistant, les nouvelles extensions du projet ou la création d'espaces et de services d'intérêts publics le long des berges. Le cas de Hafencity est d'une part le projet de plus inachevé car lancé très récemment par rapport aux deux autres cas, mais d'autre part, il a été conçu, gouverné et affiché dès le début comme une opération publique, hautement transparente et argumenté : l'appareil de données et de matériaux de projet est donc fort riche et cohérent.

Enfin, une contribution ultérieure originale et spécifique de la recherche concerne la manière dont nous avons entendu étudier et représenter le thème de la mixité fonctionnelle. Nous avons privilégié une dimension de relevé concret et direct des usages des espaces construits ou non et avons choisi de cartographier ce que les nombreuses études de terrain et observation in situ nous ont permis de relever. Les cartes contenues dans le rapport de recherche sont l'issue de ce travail et ne représentent donc pas une sorte de réécriture du projet, des prévisions fonctionnelles, mais de l'état actuel des choses, la géographie réelle de la mixité fonctionnelle dans les trois quartiers à l'étude. Les cartes sont l'outil qui se prête le plus rapidement à une approche comparative et ont été élaborées selon un système de critères et d'éléments communs appliqué avec rigueur. À la différence des textes de restitution des cas, elles se prêtent à une confrontation immédiate mais approfondie : à la facilité de lecture correspond de fait une restitution précise et analytique des fonctions actuellement en usage.

Références bibliographiques

Alexander C. (1965), « A city is not a tree », *Architectural Forum*, 122 avril, n. 1, pp 58-61 et n. 2, pp 58-62 (Réédité dans Thackara J. (dir.) (1988), *Design After Modernism*, Thames and Hudson, Londres, 1988.

Amin A., Thrift N, (2002) *Cities. Re-imagining the Urban*, Polity, Cambridge. □Beauregard, R.A.

Ben Joseph E. (2005), *The Code of the City. Standards and the Hidden Language of Place Making*, MIT Press, Cambridge. □

Bianchetti C. (2013), "Shared Spaces and Mixité. Two Opposite Directions", <http://territoridellacondivisione.wordpress.com/2013/03/08/shared-spaces-and-mixite-two-opposite-directions-1/>

Body Gendrot S. et al (2008), (dir.), *A City of One's Own. Blurring the Boundaries between Private and Public*, Ashgate, Aldershot.

Bounds, A. (2000), "Urban citizenship", in Isin E., *Democracy, Citizenship and the Global City*, 243-256. Londres : Routledge.

Brown W. (2009), *Murs. Les Murs de séparation et le déclin de la souveraineté étatique*, Paris, Les Prairies Ordinaires. □

Breckner I., Marcus M. (2012), "Neighbourliness in the city centre: □reality and Potential in the case of the Hamburg Hafencity", in Helbrecht I., Dirksmeier P. (dir.), *New Urbanism Life, Work, and Space in the New Downtown*, Ashgate, pp.133-148.

Bruns-Berentelg J. et al (2010), (dir.), *HafenCity Hamburg - Places of Urban Encounter between Metropolis and Neighborhood*, Springer Verlag, Vienne. □

CreMASchi M., Eckardt F. (2011), *Changing Places. Urbanity, Citizenship, & Ideology in NewEuropean Neighbourhoods*, Techne Press, Amsterdam.

Calthorpe, P. (1989), "The Pedestrian pocket", in Doug, Kelbaugh (dir.), *Pedestrian Pocket Book*, Princeton Architectural Press.

Donzelot J. (2004), "La Ville à trois vitesses: rélegation, périurbanisation, gentrification", in *Esprit*, avril.

ENHR-European Network for Housing Research (2011), *Mixité : an urban and housing issue? Mixing people, housing and activities as the urban challenge of the future*, Actes de la Conférence, 5-8 Juillet, Université de Toulouse II-Le Mirail, France.

Fainstein, S. (2008), "Mega-projects in New York, London and Amsterdam", in *International Journal of Urban & Regional Research*, 32, 768-785.

Gehl, J (1987) *Life Between Buildings: Using Public Space*, Van Nostrand Reinhold, New York.

Gehl, J. et al. (2006) *New City Life*, The Danish Architectural Press, Danemark.

Germain A. (2005), "Grandeur et misères du quartier", in Bourdin A., Lefeuvre M. P., Germain A. (2005), *La Proximité, construction politique et expérience sociale*, Harmattan, Paris.

Harlander T., Kuhn G. (2012), *Soziale Mischung in der Stadt. Case Studies, Wohnungspolitik in Europa, Historische Analyse*, Kraemer Verlag, Stuttgart + Zurich.

- Jacobs, J. (1961), *The death and life of great american cities*, Random House, New York. □
- Jaillet M.C., Perrin E., Menard F. (dir.) (2008), *Diversité sociale, ségrégation urbaine, mixité*, Editions PUCA Collection Recherche n°180, Paris.
- Koolhaas R. (1978), *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan*, Thames & Hudson, London.
- Krier L. (1978), *Rational Architecture Rationelle: The reconstruction of the European City*, Editions Archive d'Architecture Moderne, Bruxelles.
- Krier L. (2009), *The Architecture of Community*, Washington, Island Press.
- Low, S. (2006), "The erosion of public space and the public realm : paranoia, surveillance and privatization in New York City", *City and Society*, n. 18, 43-49.
- Lucan J. (2012), *Où va la ville aujourd'hui? Formes urbaines et mixités*, Editions de la Villette, Paris.
- Mangin D., Panerai P.(1999), *Projet urbain*, Editions Parenthèses, Paris.
- Menzl M. (2007), *Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg*, Kampus Verlag, Frankfurt.
- Menzl M. (2010), „Reurbanisierung? Zu-zugsmotive und lokale Bindungen der neuen Innenstadtbewohner. Das Beispiel der HafenCity Hamburg“ in Dittrich-Wesbuer a. Knapp W., Osterhage F. (dir.), *Post-Suburbanisierung und die Renaissance der Innenstaedte – neue Entwicklungen in der Stadtregion*. Dortmund : Rohn-Verlag.
- Mialet F. (2011), *Mixité fonctionnelle et flexibilité programmatique*, Editions du Puca, Paris.
- Minton A. (2009), *Ground Control. Fear and Happiness in the twenty-first century city*, Penguin Books, Londres.
- Musterd, S. (2002) "Response: Mixed housing policy", in *Housing Studies*, n. 17, 139-43.
- Ossenbrügge J. (2008), "Assessment of the effects of the built environment for the organization of social processes", in HafenCity GmbH, *Planning urbanity. Life, work, space in the new downtown*, Symposium, Hamburg.
- Pinson G. (2009), *Gouverner la ville par projet*, Presses de Sciences Po, Paris.
- Power A., Ploger J., Winkler A. (2010), *Phoenix cities: the fall and rise of great industrial cities*, The Policy Press, Bristol.
- Sampieri A. (2010), (Dir.), *L'abitare collettivo*, Angeli, Milan.

Saunders W. S. (2008), *The New Architectural Pragmatism. A Harvard Design Magazine Reader*, The University of Minnesota Press.

Sennett R. (2006), *The Culture of the New Capitalism*, New Haven, Yale University Press.

Sennett R. (2006), "The Open City", Article pour Urban Age Program Magazine, <http://lsecities.net/media/objects/articles/the-open-city/en-gb/>

Sennett, R. (2010) « The public realm », in Bridge G., Watson S. (Eds.), *The Blackwell City Reader*, Londres, Blackwell Publishers. Pp : 261-272.

Siebel W. (ed.), (2004), *Die Europäische Stadt*, Suhrkamp, Frankfurt am Main.

Tosi A. (2004), *Case, quartieri, abitanti, politiche*, Clup, Milan.

Viljoen, A. (a cura di) (2005), *Cpuls, Continuous Productive Urban Landscapes. Designing Urban Agriculture for Sustainable Cities*, Architectural Press, Londres.

White W. H. (1988), *City. Rediscovering the center*, Doubleday, University of Pennsylvania Press.

2. Bicocca, Milan.

Mixité fonctionnelle et faisabilité du projet

Massimo Bricocoli, Paola Savoldi, Francesco Curci

2.1 Le premier revirement. Le projet Bicocca joue d'anticipation sur la ville

Sur une période de dix ans, entre 1976 et 1986, s'alternent à Milan hypothèses et directives concernant la nécessité de faire face à une diminution progressive des activités industrielles, à l'émergence des graves problèmes d'emploi qui s'ensuivent et à la désaffectation de larges bâtiments de production dont l'impact métamorphose d'entières zones urbaines. C'est précisément durant cette période que le Projet Bicocca⁶ se construit et est en débat. C'est donc un moment crucial, car marqué d'un contexte de crise profonde. Celui-ci accentue le ton du débat politique, accélère les temporalités et les innovations dans le champ de l'aménagement urbain, anime le marché immobilier et porte à maturation un volet important du débat disciplinaire. Le projet Bicocca est l'occasion concrète avec laquelle vont se mesurer toutes ces thématiques. C'est l'expérience charnière qui permettra de différencier un avant et un après, tant dans la formulation de nouvelles procédures urbanistiques que dans l'expérimentation de nouvelles formes de définition et de gestion de grands projets urbains à Milan, et plus en général en Italie.

Pourquoi tout ceci est-il advenu justement en relation à ce projet, alors qu'à l'époque en furent prévus d'autres, qui pouvaient bénéficier d'une implication plus importante de la part du gouvernement local ? Certainement grâce à l'esprit d'initiative et la réactivité du promoteur, Pirelli Spa, propriétaire de l'entièreté du site sur lequel le projet a pris forme.

Pirelli a représenté l'un des noms les plus importants de l'industrie italienne. Le cœur de ses activités s'est longtemps établi au sein de l'aire industrielle la plus importante de la région urbaine milanaise (et donc, par extension, du pays). En effet, les principales industries italiennes se concentrent le long d'un axe au départ de la Gare Centrale de Milan, qui se développe vers le nord sur les territoires de l'ancienne commune de Greco⁷ et de la commune de Sesto San Giovanni⁸ et qui se dirige ensuite en direction du nord de l'Europe. La société Pirelli, implantée depuis sa fondation, en 1872, dans une zone centrale de la ville⁹, va se relocaliser à partir de 1908 dans un secteur en

6 "Projet Bicocca" est le nom qui sera attribué, aussi de manière formelle, par le promoteur à l'ensemble de l'opération de transformation urbaine au cœur de cette étude de cas.

7 La commune de Greco fut ensuite annexée à la Ville de Milan en 1904.

8 Au début du siècle, peu avant les choix d'implantation de Pirelli, les aciéries Falck, autre acteur important de l'économie italienne, se déplacent des vallées alpines pour se relocaliser dans la partie nord de la conurbation milanaise, sur le territoire de la commune de Sesto San Giovanni.

9 Il s'agit d'une zone, presque adjacente à la gare *Milano Centrale*, dans laquelle s'élève actuellement le gratte-ciel Pirelli, une des œuvres architecturales les plus connues et populaires de la ville. Dessiné par l'architecte Gio Ponti en 1950, il devait à l'origine accueillir les bureaux de la société Pirelli dans un lieu destiné à devenir un nouveau centre d'affaires. Inauguré en 1960, il

extension (Gibelli, 1992 ; Bolocan, 2003). La présence de la ligne ferroviaire et de la gare de Greco, située à hauteur de la nouvelle implantation de production de Pirelli, de même que la proximité d'une des radiales les plus importantes du maillage infrastructurel milanais, encouragent une séquence d'acquisitions progressives qui, au terme d'une période d'environ trente ans, mène Pirelli à posséder en 1939 une grande zone urbaine coïncidant à celle qui sera traitée par le Projet Bicocca. Il s'agit d'une surface de 71,4 hectares, soit 714 035 m², parmi lesquels 372 385 étaient construits avant les interventions de reconversion, pour une surface de plancher de 598 788 m².

Les choix opérés au cours des années soixante-dix sont teintés d'esprit d'initiative et de réactivité, lorsque dans une première phase, un déclin progressif de la production manufacturée et du personnel associé à celle-ci marquent un processus de filtering down, avec la persistance des activités de production les plus technologiquement avancées, tandis que celles de valeurs moindres sont relocalisées. En peu de temps, une désindustrialisation forte fera de cette zone un territoire délaissé et à reconvertir. L'esprit d'initiative s'est joué à ce moment, principalement sur deux aspects : la capacité d'imaginer un futur radicalement nouveau là où s'épuisait un cycle historique de l'économie italienne et la capacité de choisir des interlocuteurs influents qui avaient, à titres divers, souvent leurs propres idées et visions pour le Projet Bicocca ; et ce faisant, en consolidant l'autorité, la rigueur, ainsi que l'attrait immobilier – à moyen terme¹⁰. La réactivité se manifeste dans le choix d'agir dans une période plutôt incertaine, du point de vue économique, politique et urbanistique, en jouant de l'anticipation sur toutes les autres initiatives en cours d'élaboration à Milan. Celui qui ouvre la voie à de nouvelles directions se trouve face à des problèmes inédits, mais s'il est capable d'exercer une certaine forme d'hégémonie, il peut bénéficier des dynamiques d'innovation et de l'ajustement des structures impliquées. Ainsi fut-il dans le cas du Projet Bicocca.

2.1.1 Milan au temps de la crise industrielle

Spiritus flat ubi vult, l'Esprit de la créativité humaine souffle où il veut : à la moitié des années soixante, il se tourna vers de nouvelles directions. La recherche et l'innovation se traduisirent en formes d'organisation productive complètement différentes de celles s'après lesquelles s'était développé le grand complexe de Viale Sarca. Les procédés industriels changèrent, les profils professionnels des acteurs et les outils dont ils se

présentait des destinations fonctionnelles combinées : les bureaux Pirelli, des bureaux en location à des tiers, et des commerces. Dès 1978, les propriétaires vendent l'ouvrage à la Région Lombardie, probablement à cause des coûts de gestion très élevés. Mais il s'agit aussi probablement d'une opération immobilière réussie : le site, propriété de Pirelli depuis la fin du XIX^{ème} siècle avait vu sa valeur accroître sensiblement (Grandi, Pracchi, 1980).

¹⁰ En retraçant la première phase de l'opération Projet Bicocca, un des acteurs impliqués dans la commercialisation de l'immobilier résidentiel affirme : « le secret commercial fut le lancement d'un retentissement préparatoire. Pirelli avait en effet une grande expérience dans le lancement de nouveaux produits, les pneumatiques en l'occurrence. D'une certaine manière, le lancement et la promotion du Projet Bicocca se sont déroulés au moyen de compétences analogues. C'est un marketing durant dix ans, lancé avec le concours international, l'exposition des projets à la Triennale, l'invention d'une image », entretien avec A.M., 28 février 2013. En 1986 va se constituer au sein de Pirelli une structure technique capable de gérer les accords entre la société et les institutions impliquées dans l'accord-cadre qui pose les conditions du lancement du projet. Comme le soutient une des personnes qui en faisait partie c'est : « une structure qui représentait la propriété (foncière), qui étudiait les plans financiers de flux de trésorerie pour comprendre combien coûterait le lancement du développement immobilier, combien de temps il faudrait et comment définir la part de marketing et de publicité que Pirelli voulait dépenser sur le marché comme début d'une nouvelle activité », entretien avec O.L., 7 août 2013.

servaient changèrent. La troisième révolution industrielle le destinait à une transformation inéluctable (Pirelli, 2002).

Ce sont avec ces paroles que Leopoldo Pirelli, alors à la tête du groupe industriel du même nom, conclut une intervention dédiée à l'histoire de l'entreprise Pirelli et du quartier Bicocca. Ceci nous amène à Milan, au cours des années soixante. Les lieux décrits sont ceux d'une opération spécifique, mais le regard porte sur un horizon plus large, celui d'une transition historique durant laquelle les signes d'un changement structurel commencent à s'entrevoir parmi les procédés de production industrielle. Le phénomène devient plus évident suite à la crise pétrolière du début des années soixante-dix. Dans le cas milanais cependant, cette tendance résulte à un « processus de spécialisation croissante qui le mène à être un lieu de premier choix pour des activités tertiaires et du résidentiel haut-de-gamme. À ceux-ci s'ajoutent une suburbanisation extensive de résidentiel de valeur moindre et d'activités industrielles, avec des vagues successives d'occupation du territoire métropolitain qui englobe des communes plus périphériques et des zones à faible industrialisation » (Gibelli, 1992, p.172).

Au sein de la ville de Milan, l'évolution démographique est en hausse jusqu'au début des années soixante-dix : le nombre d'habitants passe de 1 200 000 en 1961 à 1 720 000 en 1971. En revanche, à partir des années suivantes, une baisse démographique se manifeste : la population est de 1 623 000 habitants en 1981 (soit une perte de 5,6% de la population communale). Face à cela, une augmentation du nombre d'habitants de l'*hinterland* équivalant à 87 000 individus compense la déconcentration de la partie centrale de l'agglomération (Tosi, 1986, p.77 ; se référer au tableau Bicocca_Évolution démographique, ville et agglomération urbaine de Milan). Les diséconomies dues à la congestion et l'augmentation de la valeur immobilière des zones centrales pèsent conjointement sur la diffusion des moyens de transports motorisés privés (Gibelli, 1992).

En comparaison aux processus de décentralisation de la production et à la tendance à la concentration de fonctions tertiaires au sein du territoire communal, Milan enregistre pour la première fois au cours de la décennie 1961-1971 une baisse du nombre de travailleurs du secteur industriel à hauteur de 74 256 salariés, pour aboutir à une baisse de 100 229 travailleurs en 1981 (Minotti, 1989). Les données relatives au niveau régional confirment l'image d'un territoire dont les vocations économiques se transforment de manière plus globale : au cours de la même période « un échange net des secteurs industriel et tertiaire s'enregistre. Le secteur industriel perd des travailleurs à un rythme accéléré. Au contraire, le secteur tertiaire croît. En 1980, l'effectif de travailleurs du secteur tertiaire constituait plus de 55% de l'ensemble de la force salariale lombarde » (Graziosi, 1986, p. 89). Des processus de décentralisation industrielle au-delà de la métropole sont donc en acte, tendance que l'expansion du secteur tertiaire n'est pas en mesure de contrebalancer.

Le nombre et la superficie totale des zones industrielles abandonnées augmentent rapidement. D'une manière globale, à la moitié des années quatre-vingt, cette superficie correspond à environ 600 hectares sur le total de 1700 hectares de zones à destination industrielle présents sur le territoire communal. En ce qui concerne la géographie et l'articulation spatiale des ces fragments urbains, « le processus

d'abandon concerne toutes les parties historiques de la ville, de manière extensive et dans un court laps de temps » (Morandi, 2002). Certaines formes de reconversion adviennent de manière incrémentale, sans être de fait formalisées dans l'agenda du gouvernement local. Malgré le fait que le plan régulateur en vigueur soit conçu pour limiter la reconversion des sites industriels en lieux à usage tertiaire, un règlement prescriptif à caractère opérationnel qui lui est liée le permet¹¹, de telle manière qu'entre 1980 et 1987, 70 hectares de surface de plancher à usage tertiaire sont autorisés, équivalents à 2 330 000 m³.

Le lancement de la transformation du site des industries Pirelli correspond justement à une déclinaison sur une large échelle de cette prescription. Il se manifeste par le biais d'une amorce discrète, introvertie, au sein de l'enceinte du site industriel qui continue à fonctionner, même si de manière partielle seulement. Alors, en 1984, l'unique possibilité semble être la voie ordinaire de la conversion fonctionnelle selon une logique incrémentale, en respectant les contraintes d'un plan dont l'actualité et l'adéquation sont de plus en plus remises en question. Comme il est évident à partir de la reconstitution des phases de développement qui ont défini le site Pirelli (se référer au schéma : Biccoca_Les transformations de l'espace bâti au fil du temps), lors de la moitié des années quatre-vingt, presque un tiers des implantations industrielles sont abandonnées et la même issue est prévue pour beaucoup d'autres. Les premiers bâtiments à être requalifiés ou construits *ex novo* sont justement ceux qui ont été abandonnés les premiers. Le profil du projet Biccoca n'a pas un caractère univoque : il ne naît pas comme un grand projet d'ensemble, ou pour le moins, il n'est pas déclaré comme tel dès le début. Qu'il s'agisse d'une stratégie ou d'une coïncidence, il faut attendre le moment lors duquel certains aspects du système d'aménagement mutent pour que l'initiative autour de la requalification du site Pirelli assume publiquement les contours d'un grand projet de transformation urbaine.

2.1.2 La discontinuité des plans et des programmes urbains

Certains changements advenus dans le cadre du gouvernement local se ressentent sur les outils qui règlementent les transformations urbaines à Milan dans la période à laquelle nous faisons référence et sur les modèles de développement urbain qui les sous-tendent. Au cours d'une décennie, entre 1976 et 1986, l'administration met en chantier deux dispositifs de natures diverses, en mettant en lumière une 'rupture' tant politique que culturelle (Gabellini, 1988). D'une part, l'élaboration de la variante générale du plan régulateur se conclut en 1976 mais trouve son aboutissement dans l'approbation de 1980. D'autre part, le Document directeur du Projet Passante en 1984 et, peu après, en 1986, le Document directeur des zones délaissées sont élaborés. Le premier est un document de nature règlementaire, tandis que les seconds sont à caractères stratégique et d'orientation.

Si ailleurs en Europe, une période de véritable déclin et de relocalisation industrielle est en acte, les choix exprimés par le gouvernement municipal à Milan dans la variante

¹¹ Il s'agit de l'art. 32 des *Norme tecniche di attuazione* (Prescriptions techniques opérationnelles), qui consent la transformation de 50% des zones à destination de production en bureaux et fonctions compatibles. Plus spécifiquement, il donne la possibilité de dédier 50% de la surface de plancher à des activités tertiaires, dont 20% doit être liée à l'activité de production et 30% peut en être distincte (Morandi, 2002).

de 1976 sont fortement marqués par une certaine vision de la ville : les fonctions de production doivent être préservées, l'addition de résidentiel est conditionné par l'intégration de l'offre de services, les activités tertiaires (bureaux et commerce) sont différenciées dans les modifications de destination d'usage des sols. Le processus de tertiarisation de la ville et de la métropole est mis en discussion sans omettre la nécessité de reconnaître et d'en contrebalancer les effets sur le tissu urbain : « les effets de transformations équivalent au rejet d'implantations de production et de leurs salariés, du logement populaire et de ses habitants » (Oliva, 1986, p. 211). Une idée de développement exprimée du côté politique par le Parti Communiste Italien de l'époque prend forme dans le plan. Selon celle-ci, une logique mercantile provoque des distorsions et des déséquilibres territoriaux qui peuvent être corrigés seulement grâce à une intervention publique. Une « fonction prescriptive et directive du plan » s'affirme alors avec force et conviction (Gabellini, 1988, p.137). L'objectif et mot-clef est donc un *rééquilibrage* à poursuivre au moyen d'action de contention, de restructuration et de décentralisation. Cependant, il ne faut pas oublier que, comme prévu, les prescriptions techniques opérationnelles comprises dans la variante du plan, permettent l'implantation de tertiaire en zone industrielle délaissée à hauteur de 50%, si bien que de 1980 à 1987, la part de tertiaire implanté dans les zones industrielles délaissées est égale à 66% du volume total de tertiaire réalisé.

Le plan de 1976 montre aussitôt un aspect inactuel : d'une part, il est l'aboutissement de la réponse aux tensions et aux formes de mobilisation et de médiation politique et civile qui ont traversés la fin des années soixante et le début des années soixante-dix. Il a donc une portée idéologique forte¹², qui ne correspond cependant plus à l'état des choses. Les prévisions démographiques, économiques et sociales ont changé et le plan, avec son approbation tardive, ne correspond plus aux dynamiques en actes (Gaeta, 2007). D'autre part, on assiste au niveau national au renouveau du Parti Socialiste Italien et le thème de l'urbanisme devient « un important moyen de communication politique, porteur de sa vision et de son projet pour Milan ». Le moment de mise en débat (et de délégitimation partielle) de la variante générale du plan est saisi comme une « occasion extraordinaire pour la construction d'un discours politique qui se catalyse autour du concept d'*innovation* » (Gabellini, 1988, p.143). Dans les discours, Milan est sortie de crise et le Maire socialiste de la ville déclare en 1981 : « nous sommes désormais face à une situation explosive et nous avons donc décidé d'interrompre la 'trêve des chantiers' et de remettre durement au travail ouvriers et chefs de chantiers, en nous appuyant sur le PRG¹³ afin de faire un bond en avant dans la construction de bureaux et de logements. Nous ne pouvons pas continuer à maintenir un couvercle sur une ville qui bout comme une casserole »¹⁴. Le tournant vers une idée de développement différente, non plus à conjurer mais à encourager, est marqué et mis à l'ordre du jour dans les deux documents programmatiques élaborés par l'administration municipale entre 1982 et 1986. « Une rencontre des intérêts des entrepreneuriats public et privé et sur un rôle de gestionnaire de l'autorité locale » sont présupposés et espérés. (Vittadini, 1984, p.130).

¹² En effet, le secteur tertiaire est l'un des aspects peu approfondis dans le plan en vigueur, tant ce secteur est considéré, aussi dans les revendications sociales du début des années soixante-dix, plutôt comme un élément moteur de la spéculation immobilière que comme une fonction émergente qui nécessite une localisation adéquate (Erba, 1986, p.131).

¹³ Piano Regolatore Generale.

¹⁴ Entretien avec Carlo Tognoli, publié dans *la Repubblica*, 24 avril 1981.

En particulier, le document « Lignes programmatiques pour le document directeur sur les zones délaissées ou sous-utilisées » proposés en 1988 par l'adjoint à l'urbanisme, bien que n'ayant pas un caractère contraignant, donne la direction d'une métropole polycentrique et propose des objectifs prioritaires. Parmi ceux-ci se trouvent la relocalisation des fonctions stratégiques, la sauvegarde de la fonction industrielle et la requalification du milieu urbain. Une « réurbanisation sélective et hiérarchique » (Camagni, Gibelli, 1992) promeut la localisation programmatique de nouvelles activités en opposition au modèle des années soixante-dix de pôles monofonctionnels (centre d'affaire, zones industrielles équipées, zone d'expansion résidentielle). Dans ce cadre, est énoncé un objectif général de coordination à l'échelle territoriale qui indique différents types d'intervention : les zones de transformation stratégique (pôle financier à Garibaldi Repubblica, pôle technologique Pirelli-Bicocca, centre d'affaire Portello-Fiera) ; les zones de réorganisation et de développement des activités de production, avec une destination industrielle pour des zones mineures ; des zones de requalification fonctionnelle et environnementale, zones de petites dimensions à réinvestir au moyen de projets d'amélioration des espaces et services publics. Une sorte de 'dérégulation différenciée' dont les outils à valeur prescriptive sont les Projets de zones qui définissent les travaux en matière d'accessibilité et de transport public, l'attribution des coûts relatifs aux diverses interventions de transformations urbanistiques et architecturales, les emprises et volumétries constructibles pour les opérations privées, la part minimale d'espaces verts, la faisabilité de l'ensemble des interventions prévues (Balzani, 1995, pp.82-83). Néanmoins le système d'aménagement ainsi pensé n'aura pas la force de s'affirmer : le débat auquel il est soumis par le Conseil Municipal en remet en question certains aspects, en affaiblissant le contenu sur les plans politique et culturel ; mais surtout, « la *projectualité* publique ne rencontre pas les attentes du marché. Les projets de zones restent théoriques même s'ils ont identifié les lieux stratégiques de la transformation à venir » (Gaeta, 2007, p.116).

Dans un contexte peu régi, même les projets les plus ambitieux de reconversion industrielle annoncés par l'administration ne trouvent pas de réponses dans « un leadership fort qui peut seulement émaner de l'État (comme d'autres expériences internationales le démontrent) avec la promotion d'initiatives, l'offre d'aides financières et fiscales, la position de ses propres interventions dans les secteurs formateurs comme l'université et la recherche » (Balzani, 1995, p.85). Le projet de transformation des industries Pirelli à Bicocca fait figure d'exception : il est l'unique grand projet d'initiative privée inclus dans le Document Directeur sur les aires délaissées¹⁵. Les intentions de l'entité propriétaire construisent les arguments qui sont à la base des documents programmatiques de l'administration publique : en tant qu'établissement de 'fonctions hautement technologiques', le projet est considéré comme stratégique pour la requalification du système territorial du nord de Milan. La référence est à la modernisation et à la possibilité de décentraliser les fonctions tertiaires qui congestionnent les zones centrales et à la possibilité de baser de petites entreprises innovantes. Les mots-clefs récurrents dans le débat (et dans la production scientifique) de ces années sont : décongestion de la zone urbaine centrale, revitalisation des systèmes périphériques, rétablissement de la qualité du milieu. Le développement d'un

¹⁵ Ce n'est pas un hasard si dans l'antécédent Document Directeur du Projet *Passante* (1984), le site Bicocca n'avait pas été considéré.

système urbain polycentrique était entendu comme le scénario capable de supporter de tels objectifs.

2.1.3 Le débat disciplinaire

Comme le montre avec clarté le cas milanais, entre la fin des années soixante-dix et au cours des années quatre-vingt, la forme traditionnelle du plan est l'objet de tentatives de réformes qui toutefois précipitent la formulation de nouvelles lois nationales et ainsi que les dispositifs relatifs aux thèmes spécifiques et souvent sectoriels de l'urbanisme. Le déclin des activités industrielles et la nécessité de repenser de larges zones urbaines mettent en jeu d'une part la question de la négociation entre autorité publique et sujets privés, et de l'autre le thème du projet urbain. Ce dernier doit être revu autant en terme du dessin et de l'articulation des espaces qui le composent, qu'en terme de gestion cohérente et intégrée de toutes les composantes qui peuvent en garantir la réussite : les prévisions économiques et financières en relation avec la période d'investissement, d'implantation et de commercialisation, les compétences et les structures organisatrices missionnées pour diriger le projet, au sein de l'administration et entre les sociétés propriétaires du sol et titulaires des droits à construire.

Dans le cadre du débat disciplinaire, la confrontation prend place dans les pages de deux importantes revues nationales : Casabella et Urbanistica. Les matrices culturelles dont elles font autorité sont différentes : respectivement celle du monde de l'architecture et celle du monde de l'urbanisme. À partir de la lecture des contributions publiées dans les pages de ces revues, nous avons un panorama large et dynamique des positions et pouvons surtout entrevoir la tentative de dialogue que ces deux univers entretiennent. De ce point de vue, et en relation à l'expérience de Bicocca, il est très significatif que les figures de référence de ces deux revues soient précisément Vittorio Gregotti et Bernardo Secchi. Vittorio Gregotti est rédacteur en chef de Casabella de 1982 à 1996. Bernardo Secchi est rédacteur en chef d'Urbanistica de 1985 à 1990. Lorsqu'en 1986, la revue Casabella publie un dossier qu'ils écrivent ensemble, dédié au concours d'architecture organisé pour le Projet Bicocca. Il s'agit d'une situation anormale par de nombreux aspects. Vittorio Gregotti écrit en qualité de rédacteur en chef, mais l'agence Gregotti Associati est également auteur d'une des propositions en lice. D'autre part, Secchi a joué un rôle de forte impulsion et de coordination du concours dont il a présenté les résultats de la première phase. De manière contemporaine, la même année, la revue Urbanistica comprend un essai qui rend compte des caractéristiques des projets présentés à l'occasion du concours (Boeri, 1986).

La question du changement des liens entre formes et fonctions, entre architectures et usages en parallèle au changement de l'économie de production est l'un des thèmes

¹⁶ Lors de ces années, Vittorio Gregotti, principalement en tant qu'académique mais aussi grâce à certaines expériences professionnelles, porte une attention constante au thème du projet d'architecture, toujours lié à la dimension urbaine et à celle de l'aménagement du territoire. L'expérience du 'Projet de plan' de Turin, entre 1987 et 1995, en représente une synthèse articulée et innovante. Bernardo Secchi, intéressé par les implications économiques et sociales des processus d'aménagement, propose au cours des années quatre-vingt des interprétations originales de la discipline (parmi ses contributions les plus importantes : *Il Racconto urbanistico*, 1984) jusqu'à rédiger des propositions pour la discipline. Il les mettra à l'épreuve dans des expériences professionnelles d'aménagement auxquelles il se dédiera à partir de la moitié des années quatre-vingt (se référer à *Un Progetto per l'urbanistica*, 1989 ; au plan de Jesi, 1984-1987 ; au plan de Sienne, 1986-1990).

vers lesquels les auteurs convergent. Il est souligné à quel point s'effrite le modèle traditionnel de la grande entreprise, de la grande usine, ses grands espaces et la foule de travailleurs qui les 'habitent'. La transition mène vers un modèle plus centré sur les activités tertiaires, avec une fragmentation majeure – en comparaison au passé – des processus de gestion et de production (de produits matériels, de projets concrets, de formes de connaissance et d'information...), tout comme des profils des salariés impliqués. Cependant, les modèles proposés dans le cadre du concours rappellent dans de nombreux cas des logiques typiques de la modernité.

À ce sujet, Gregotti note « un conflit entre la mutation de l'idée et de la pratique de développement et les formes traditionnelles de la discipline architecturale : un conflit qui ne tient pas tant au changement des fonctions qu'au changement immatériel des techniques et des investissements dans le temps. (...) Un sujet qui ne donne pas de réponse en terme d'autonomie disciplinaire traditionnelle (...) une remise en discussion importante des stratégies, des priorités et de la rapidité des réponses face à la mutation des interventions dans l'entièreté de l'aménagement à Milan, qui ne pose pas tant des problèmes de revirements opérationnels, que des questions de méthode et de fondamentaux qui ont trait, en général, aux modes d'aménagement des années futures » (Gregotti 1986, p.3).

De son côté, Secchi souligne comment « les 'nouvelles technologies' et les fonctions de production, les fonctions de direction, les fonctions de communication qui leur sont liées ne semblent pas en mesure de s'exprimer dans des formes physiques et architecturales spécifiques ». Il dénonce la manière dont, dans le monde occidental, les projets d'architecture correspondent à des « images floues, approximatives au sujet de la destination fonctionnelle des sites et des parties de ville qu'ils investissent et qui cherchent justement à travers leur approfondissement à contribuer à faire la lumière sur les mêmes images et prévisions fonctionnelles, à les approcher de manière plus concrète (Secchi, 1986, p5).

La question est controversée et ouverte : l'incertitude des destinations fonctionnelles prend à revers le projet architectural, les hypothèses d'organisation de l'espace sont prudentes et vagues. Il s'agit d'une stratégie qui est soulignée avec une certaine préoccupation, mais qui sera à la base de l'histoire fonctionnelle et architecturale de Bicocca. Du moins elle est ainsi énoncée dans les documents qui proposent ouvertement un nouveau dessin du site, comme c'est le cas dans les documents jugés à l'occasion du concours. Dans les mots de Gregotti¹⁷ et dans les textes d'appel à l'élaboration du Projet Bicocca¹⁸, se lit le recours au principe de *flexibilité* qui dans les faits guidera toutes les étapes urbanistiques suivantes. D'une part, une incapacité de l'architecture à 'demeurer' au sein de conditions transformées et incertaines est soulignée comme un élément de faiblesse potentielle. D'autre part, c'est justement cette

¹⁷ «des questions de méthode et de fondamentaux qui regardent les modes d'aménagement des années futures», Gregotti, 1986, p.3.

¹⁸ Dans la conclusion de la présentation des thèmes du projet du texte d'appel à concourir, la question n'est plus posée comme un problème de faiblesse disciplinaire. Elle semble se résoudre à une invitation claire et sans équivoque : « un projet qui sait s'adapter aux demandes, aux prescriptions et aux systèmes de relations qui ne sont pas totalement prévisibles notamment dans leur dimension quantitative ; un projet qui peut être réalisé dans des phases successives par des opérateurs qui se tournent vers divers usagers et dont les programmes ne peuvent être aujourd'hui entièrement définis pour un horizon temporel suffisamment lointain » (Pirelli SpA, 1988, p.11).

prise en acte qui légitime et crée les présupposés d'une conception dynamique et, bien sûr, flexible, du projet à l'échelle urbaine.

Somme toute, là est le vrai défi autour duquel se joue l'expérience du Projet Bicocca, outre celui de la viabilité économique. À tel point que, dans la conclusion de son article, Secchi relance en écrivant « peut-être que les temps ont mûri puisqu'on retourne à parler, ailleurs mais aussi à Milan, de projet urbain sérieusement, avec précision, d'une nouvelle manière, loin de toute convention et de bureaucratisme » (Secchi, 1986, p.6).

Dans le monde académique et la littérature scientifique, discuter de Bicocca signifie discuter du futur de la discipline dans une phase de difficile transition dans l'évolution urbaine des villes européennes. Bicocca est à la fois prétexte et terrain de confrontation et d'expérimentation, dans les paroles (quand Gregotti et Secchi sont dans les rôles de professeurs universitaires et de rédacteurs en chef de revue scientifiques) et dans les faits (quand Secchi est conseiller de Pirelli lors des deux phases de concours et Gregotti est auteur de l'une des propositions).

Deux tendances sont en mouvement et multiplient la force des effets : d'un côté, l'urgence au sein (d'une partie) du champ disciplinaire de discuter et de mettre à l'épreuve 'le projet urbain' ; de l'autre, une stratégie d'étude et de promotion du projet de reconversion de la part de Pirelli. Si l'on veut délimiter le cadre au sein duquel se trouve l'expérience de Bicocca, à la recherche de thèmes et de rhétoriques du projet, on en revient toujours, même à partir de points de départ différents, au concours d'architecture qui est à la fois la synthèse d'un manifeste culturel et le premier coup d'éclat de la stratégie de communication et de marketing du projet de la part du propriétaire. Ceci est un trait particulier du projet Bicocca. L'administration municipale est quelque peu dépassée, peinant à suivre le rythme d'une élite qui procède avec l'impulsion de celui qui joue d'anticipation, dans un jeu qui paraît à somme positive.

2.2 Après l'industrie, la crème de la ville

Au moment où les industries Pirelli préfigurent l'abandon et la délocalisation de leur activité propre, le débat sur les perspectives et les programmes de réutilisation des sites industriels est particulièrement symptomatique du changement historique au cours duquel de tels projets progressent. Dans la reconstitution du cas, il émerge de manière évidente la manière dont l'acteur principal du projet urbain, les industries Pirelli, a utilisé comme levier afin de lancer le processus de transformation du site d'un côté la perspective d'un parc scientifique et technologique, vision capable de garantir la continuité des fonctions de production, et de l'autre un concours d'architecture. Ces deux éléments se sont révélés centraux afin d'interpréter la manière dont la combinaison de fonctions et usages du site a été conçue, définie et réalisée au cours du temps.

En terme de comparaison aux deux cas de Copenhague et Hambourg, Bicocca se positionne donc certainement dans une époque lors de laquelle les interrogations autour du destin de la production manufacturée dans les zones urbaines européennes

sont nombreuses. C'est aussi un moment au cours duquel la tendance à la protection et au maintien de la fonction de production en ville est encore forte, en stricte relation avec la volonté de protéger l'emploi et de maîtriser le conflit social. Il est évident, aussi à partir des entretiens réalisés, que les propriétaires industriels des sites étaient fortement encouragés en direction d'un maintien des activités de production et de la préservation des emplois. Cet aspect a certainement été une convergence entre l'administration municipale (menée par une Mairie de centre gauche) et les forces sociales, les représentants syndicaux. Lorsque commence la substitution des fonctions de production en cours d'abandon ou leur relocalisation, le thème concerne systématiquement l'insertion d'activités qui permettraient un passage graduel des formes matérielles de production, à la recherche tenant aux (nouvelles) formes de production matérielle. Dans les premiers temps, le choix est donc de maintenir une trace de production : la conception d'un pôle technologique de recherche.

Dans ce sens, le scénario de référence pour la formulation de stratégies de développement et, plus spécifiquement, pour le concours d'architecture qui lance le projet de reconversion, est un scénario dans lequel la destination du site est orientée vers la spécialisation fonctionnelle. Un rappel constant est fait à des expériences qui se sont développées autour d'une combinaison de la recherche scientifique et de la production industrielle de haute technologie : *« Dans les années au cours desquelles la question était posée, au début, les modèles de référence étaient des modèles américains, avec parmi eux le cas plutôt connu de la Route 128, route de l'innovation technologique dans les environs de Boston et des universités de Harvard et du MIT. Dans tous les cas, la vision était celle d'un grand site dédié à la recherche. C'était une idée fascinante »*¹⁹.

Dans cette perspective, une commission d'experts est mise en place dans le but d'éclaircir à propos du futur de la recherche appliquée dans le domaine de la haute technologie. Des recherches comparatives visant à tester la perspective d'un parc technologique urbain à Bicocca sont mises en place, dont "Milan High Tech and Innovation Field" financée en 1986 par IReR-Regione et Pirelli (Camagni, Gibelli, 1992).

Dans la phase de précision des fonctions plausibles, étant donné le contexte et la configuration du site, est avancée l'hypothèse qu'un projet pour Bicocca puisse être approprié à des processus 'd'incubation' de nouvelles activités de production, pour lesquelles on déplore une situation de congestion excessive des parties centrale de la ville et le manque d'une entité 'organisatrice' capable d'offrir orientation et coordination (Lanzani, 1992, p. 291). La référence à la nécessité/opportunité d'une entité en grade d'orienter et de synthétiser est constante. Elle se manifeste à travers le fait que la sélection des opérateurs à impliquer ne puisse être définie par le marché immobilier (Camagni, 1992).

Concrètement, le premier pas qui signe de le lancement d'une discussion ouverte sur la réutilisation du site de production est l'accord préliminaire, signé en 1985 entre Pirelli, la Ville et la Province de Milan, qui destine le site à un 'Centre technologique polifonctionnel et intégré', en prévoyant l'insertion de centres de recherche et de développement, et de haute technologie (Gibelli, 1992).

¹⁹ Entretien avec Vittorio Gregotti, Milan, 9 avril 2013.

La lecture des documents, recherches et témoignages de l'époque permet de mettre en lumière qu'en réalité, il était alors plutôt difficile de quantifier et préciser la demande d'espace que des nouvelles activités émergentes auraient nécessité. Lors d'un congrès citoyen de 1987 sur la qualité urbaine, est signalé le fait que les termes des besoins d'espace réels pour les nouvelles structures de production sont inconnus, tandis qu'au même moment le problème de l'habitat et du besoin de logements à coût accessible est délaissé et que l'exode de la population continue (Mioni, 1987). Dans ce cas spécifique, les études élaborées afin de contribuer au projet de reconversion fonctionnelle du site de Pirelli Bicocca dans le cadre d'activité de recherche comparative, délimitent aussi des stratégies et des orientations mais elles n'entrent jamais dans le fond spécifique des hypothèses pratiques et des perspectives effectives de la réutilisation du large site (Camagni, 1992).

2.2.1 Le concours d'architecture, plaque tournante pour l'aménagement, et le débat sur la reconversion

Si le scénario fonctionnel prend la direction d'un parc scientifique et technologique, au vu de la variante du plan nécessaire pour acter cette décision, un concours architectural promu par les industries Pirelli est lancé. Celui-ci contribuera considérablement à en définir les orientations et les contenus.

Le concours est lancé en 1985 et sa conception et gestion sont confiées à Bernardo Secchi, alors président de la Faculté d'Architecture du Politecnico di Milano. Le concours est articulé en deux étapes. Lors de la première, les concepteurs invités²⁰ sont appelés à rendre un masterplan général pour la structure urbaine et architecturale du site, dans lequel insérer « des laboratoires et centres de recherche et de développement publics et privés, des activités industrielles de haute technologie, des centres de formation professionnelle, des bureaux, des lieux de rencontre et des services d'ordres généraux en mesure de garantir le fonctionnement des activités implantées et un standard de qualité de vie élevé pour les personnes qui y travaillent ».

Parmi les critères avancés par le jury sont signalés : le degré de flexibilité du projet, entendu spécifiquement comme la possibilité de réalisation en phases successives (et pas tant en référence à la versatilité du programme fonctionnel) et le rapport avec le contexte et les lieux avoisinants, par la suite spécifié dans les rapports d'évaluation comme le degré d'ouverture ou de fermeture (Riganti, 2003).

En février 1986 trois vainqueurs du concours sont déterminés (Aimaro et Isola, Gregotti, Valle). L'évaluation des trois projets vainqueurs souligne comme éléments de valeur le maintien d'une relation avec la ville existante (ouverture qui reconfigure le site avec une modification non radicale), l'image offerte du nouveau centre (qui connote clairement le centre technologique et le rend facilement identifiable), la flexibilité et la faisabilité des inventions prévues au regard des outils urbanistiques en vigueur (Riganti, 2003).

²⁰ Sont invités au concours les architectes : Gae Aulenti, Carlo Aymonino, Mario Botta, Henri Ciriani, Giancarlo De Carlo, Gabetti et Isola, Frank O. Gehry, Gregotti Associati, Joaquim Guedes, Herman Hertzberger, Richard Meier, Rafael Moneo, Gustav Peichl, Renzo Piano, Aldo Rossi, Justo Solsona, Osvald Mathias Ungers, Gino Valle.

Bien que désormais le scénario d'une reconversion en parc technologique soit en trame de fond, il faut relever comme la qualité la plus importante reconnue au projets du concours est justement la souplesse par rapport à des évolutions de la mixité fonctionnelle qui pourraient être variables. La flexibilité fonctionnelle est justement un des caractères majeurs de l'outil de régulation urbanistique qui est élaboré et adopté par la Ville de Milan en 1987 ("Zone spéciale Z4 Bicocca") en variante au plan régulateur en vigueur. Divers témoignages et observations²¹ convergent vers la conclusion que cet outils urbanistique introduit des éléments innovants plutôt importants pour ces années. Tout d'abord, il prévoit pour l'ensemble du secteur en reconversion un indice de construction unique, « subtil et bien pensé »²². Ensuite, il indique pour chacun des sous-secteurs des destinations d'usages en mesure variable entre une limite minimum et une limite maximum, introduisant ainsi un élément inhabituel pour l'aménagement de l'époque, et qui cherche à réguler sur le plan technique la flexibilité en introduisant la possibilité d'une marge pour ajuster au cours du temps et des confirmations ou des changements dans les prévisions faites : « *La réglementation à Bicocca se joue sur deux adjectifs : minimum et maximum. Et quand sur trois destinations fonctionnelles se joue toute la transformation d'un environnement existant qui est abandonné au fil du temps, mais avec un rythme imprévisible, l'aménagement et la gouvernance du processus par l'administration sont vraiment compliqués* »²³.

Lors de la phase de préparation à la sélection finale du projet vainqueur, dont sera chargé Vittorio Gregotti, la flexibilité prévue par l'outil de régulation urbanistique entraîne Pirelli à solliciter une adaptation des projet de la part des trois concepteurs admis pour la seconde étape du concours. Ce réajustement permet de réaffirmer et transférer sur le plan urbanistique et architectural les principes de flexibilité prévus et permet de consentir à une construction graduelle et à une adaptation de leurs parts à diverses exigences : « *Ainsi, à l'occasion de la seconde étape, quand nous sommes restés trois en lice pour le concours, déjà chacun de nous avait des interprétations un peu différentes de celle originelle du 'tout recherche'* »²⁴. Dans la vision de l'administration municipale, une interprétation intéressante est que « *les nombres et les fonctions ont été principalement définis par le concours. La logique s'est inversée. Dans la pratique normale, le contraire est d'habitude fait : l'outil urbanistique donne les règles et ensuite le projet se développe de manière à les suivre* » et il est mis en évidence comment la définition des outils urbanistiques à partir du projet morphologique d'organisation des espaces a mis au second plan tout raisonnement sur les besoins, sur l'ensemble et sur le contexte.

Ceci est un nœud fondamental pour comprendre les raisonnements qui ont successivement adapté la définition de la mixité fonctionnelle dans le projet de reconversion. La flexibilité inédite introduite par l'outil urbanistique a été une référence importante pour le processus de conception du projet et, au cours du temps, elle a permis de faire varier progressivement les contenus fonctionnels et les combinaisons de destinations d'usage en stricte relation à la durabilité et la faisabilité financière de la transformation du site. Il est important de remarquer ici que l'idée que

²¹ Parmi les interlocuteurs que nous avons rencontrés, c'est le cas de Simona Collarini, Davide Cornago, Vittorio Gregotti, Livia Piperno.

²² Entretien avec Simona Collarini, Milan, 15 avril 2013.

²³ Ibidem.

²⁴ Entretien avec Vittorio Gregotti, Milan, 9 avril 2013.

le projet urbain de Vittorio Gregotti sous-tend vise initialement certainement à garantir une diversité des fonctions implantées. Dans les années suivantes, le ralentissement, puis la suspension du projet de parc technologique, et ensuite l'implication d'une série différente d'investisseurs, mèneront à orienter différemment la combinaison des fonctions implantées, jusqu'à conduire l'architecte à présenter Bicocca en 2001 comme un « centre historique de la périphérie diffuse » (Gregotti, 2001) dans laquelle la présence de fonctions qualifiées de niveau supralocal contribue à la production d'une centralité urbaine. Comme le rappelle Angelo Musco, alors responsable des ventes pour le compte de Pirelli, « *un facteur fondamental qui a garanti le succès du projet est l'outil urbanistique adopté qui a permis de changer la destination d'usage en cours d'opération. À partir de 1992, les bureaux ne se vendaient plus. C'était donc une grande chance de pouvoir reconvertir les destinations d'usage afin de correspondre aux faveurs du marché* »²⁵.

2.2.2 Un centre historique de la périphérie

Le passage d'une possible vision tendant vers une spécialisation fonctionnelle, à une autre vision plus versatile et ouverte à une variété de fonctions, est un passage à la fois marqué par la mise à l'épreuve de la réalité des hypothèses de parc technologique, et par certains changements importants du marché immobilier. Mais il s'agit d'un passage fortement alimenté par le propriétaire du site, sous la pression des enjeux financiers et d'une responsabilité directe du destin de son propre site. De ce point de vue, le projet Bicocca est bien distant des opérations de reconversions de grands sites industriels des années qui suivront, conçus et lancés lors d'une époque dominée par la financiarisation du marché immobilier et par le hasard qui a marqué de manière diffuse le travail des promoteurs, considérablement invisibles et presque indifférents au destin matériel des projets.

Si d'une part, la reconversion du site Pirelli est un processus comparable avec de nombreux autres épisodes dans des villes européennes, le fait important, et d'autant plus pour le propriétaire unique de l'ensemble du site, est le rôle central joué de façon directe par Leopoldo Pirelli. Même si Pirelli est une multinationale, les traits d'une grande entreprise familiale perdurent encore lors des phases de conception et de lancement de la reconversion. La conviction de Leopoldo Pirelli d'offrir à la ville de Milan une nouvelle partie ville, un nouveau quartier, n'est pas insignifiante, comme l'illustre de manière efficace le récit de Vittorio Gregotti (concepteur du projet mais aussi personne historiquement lié à la famille Pirelli). Quelques décennies auparavant, dans une période de grande expansion de l'industrie, dans la zone dans laquelle était abandonnée l'usine originelle (relocalisée à Bicocca), Pirelli avait construit un gratte-ciel encore aujourd'hui un des symboles les plus forts de la ville et de l'architecture moderne à Milan. Dans le cas de Bicocca, le site à l'abandon est bien plus grand, la délocalisation a lieu ailleurs, mais la volonté persiste d'affirmer de manière symbolique la responsabilité – civile ? - d'un capitalisme familial qui, tandis qu'il supprime des emplois, restitue à la ville une partie nouvellement construite. Certes, le symbole de grandiloquence civile, tant dans le cas du gratte-ciel Pirelli que dans celui de Bicocca,

²⁵ Entretien avec Angelo Musco, Milan, 28 février 2013.

se combine à une importante opération de rentabilité foncière et d'investissement immobilier. A posteriori, nous pouvons reconnaître qu'alors, l'audace de l'investissement s'est accompagnée par l'assurance d'une responsabilité par rapport au devenir du site de la part de l'entité propriétaire : « *Aux commandes se trouvait une société solide et très grande, bénéficiant d'une bonne réputation, mais il s'agissait d'un projet dans lequel elle risquait de perdre l'âme (et c'est en partie arrivé). Elle risquait beaucoup. Aucun autre promoteur immobilier n'aurait jamais osé développer un projet analogue dans ces années* »²⁶

Au début de l'année 1995, lors de l'inauguration d'un bâtiment public abritant le siège d'une université, Bicocca est célébrée comme 'la citadelle dans laquelle prendront places les activités les plus diverses et le nom de technocity est largement écarté. Le scénario manifeste et publicisé de la transformation a profondément changé : « graviteront sur le site 40 000 personnes : 25 000 étudiants, 12 000 salariés, 4 000 habitants ; 40% des bâtiments seront dédiés à l'université, 32% à des entreprises, 23% au logement et 5% aux services publics et commerciaux ».

Toute une série d'acteurs importants, à commencer par le concepteur du masterplan, chargé par la suite par Pirelli du dessin de tous les bâtiments à réaliser, ont eu une influence notoire sur une série de décisions importantes qui a produit une révision profonde du programme fonctionnel. En particulier, la décision stratégique la plus importante pour le changement de décor est la décision d'implanter à Bicocca un nouveau pôle universitaire, avec le concours de financement provenant du Ministère National pour la Recherche et l'Université. Une proposition culturelle et conceptuelle, que Vittorio Gregotti synthétise en la définition de Bicocca en tant que « centre historique de la périphérie », s'appuie sur cette fonction de haut niveau qui garanti une utilisation intensive du site (Gregotti, 2001).

« La description du projet du site de la grande Bicocca des Arcimboldi est vraiment et proprement une description des composants qui forment l'image d'un centre historique : le mélange des fonctions, des activités, des composantes sociales, la présence d'ouvrages à caractères différents et d'échelles qui définissent la hiérarchie des choses et des espaces, la présence de la profondeur historique dans la permanence des tracés et des dimensions de l'ancienne implantation industrielle, le caractère reconnaissable des parties, les finitions des espaces ouverts, la possibilité de supporter des variations, des ajouts, de nouveaux attributs, sans perdre l'identité en tant que principe constitutif » (Gregotti, 2001, p. 206).

De fait, le projet de Gregotti a un point fort dans le fait de ne pas s'attacher de manière excessive à une hypothèse fonctionnelle, « laissant à Pirelli la voie libre de montrer aux investisseurs la volonté d'intervenir sans prescriptions excessives dans les décisions » (Riganti, 2003, p. 59).

D'autre part, les désaccords et les ralentissements du processus décisionnel ne manquent pas. Les oppositions des environnementalistes sont fortes : ils bloquent, en 1990, l'approbation des outils opérationnels, en contestant le sous-dimensionnement des surfaces d'espaces verts face à une augmentation des destinations d'usage tertiaire et résidentiel plutôt que de production. En 1992, le nouveau 'plan de lotissement' double la masse de volumes destinés au logement, tandis que le volume total du projet

²⁶ Entretien avec Angelo Musco, Milan, 28 février 2013.

diminue. La diminution du volume et de la part dédiée au tertiaire est progressive jusqu'à aboutir à une hauteur de 60% de celle initialement prévue et à un doublement de la part de résidentiel : la variante indique 210 000 m³, le 'plan de lotissement' 440 000 m³ (dont une part de logement conventionné). Une autre pause due à l'opposition au projet est celle nourrie par l'Ordre des Architectes en réaction à l'attribution directe à Gregotti de la mission de conception du nouvel auditorium, futur Théâtre des Arcimboldi, conçu en 1996 dans le cadre d'un accord entre Pirelli et le Théâtre La Scala. Destiné à substituer cet opéra durant une période de restructuration, le théâtre de 2500 places est financé à hauteur de moitié par Pirelli, en tant que participation au coût d'urbanisation. Il sera symboliquement un vecteur important pour l'attractivité résidentielle du nouveau quartier. Parmi nos interlocuteurs, celui qui a suivi de près le plan des ventes s'avère très précieux afin de témoigner de l'importance de certaines décisions qui marquent l'évolution progressive de Bicocca d'un parc technologique à un quartier dont une campagne publicitaire coûteuse promet qu'il est la « Crème de la ville »²⁷ : « *Ils ont trouvé un accord pour avoir l'université ici ? Bien ! Construisons donc un édifice sur mesure pour cet hôte d'exception. Il y a ici l'obstination et la capacité de la part de Gregotti de faire avancer le projet tel qu'imaginé. La Scala à Bicocca ? Bien, payons les coûts de conception, parce qu'avoir ici le Président de la République, à l'avant-première de la Scala, est inestimable sur le plan symbolique.* »²⁸.

La combinaison de fonctions qui prendront effectivement place sur le site évolue donc dans le temps, en suivant des logiques et des ajustements progressifs, en envisageant les nouvelles fonctions au regard de celles originellement prévues et en les positionnant ainsi dans l'espace du projet. La composition de la mixité correspond en partie à une vérification effective des conditions de faisabilité et de durabilité d'un parc technologique. Comme dans d'autres régions européennes, la perspective d'un lieu fonctionnel spécialisé sur ce thème ne rencontre pas les attentes des entreprises. À l'évidence, nous pouvons observer à posteriori que le système diffus de petites et moyennes entreprises qui caractérisent l'économie Lombarde n'a pas trouvé à sa convenance une relocalisation et une concentration des activités.

En second lieu, la combinaison des fonctions est l'issue d'une variation dans le temps de conditions plus globales du marché immobilier. En particulier, une demande croissante de logements, de profil moyen/haut-de-gamme, émerge lors de ces années, en particulier dirigée vers la recherche de nouveaux logements en accession. Le travail de terrain a mis en évidence comment le choix d'acheter un logement et de s'établir à Bicocca a été pour la majeure partie des habitants déterminé par une série de facteurs que nous pouvons ainsi résumer : la situation proche du centre-ville, l'attractivité d'un quartier résidentiel dans lequel sont présentes des fonctions urbaines de haut niveau (en particulier le théâtre et l'université). La perspective d'habiter dans un contexte à l'identité marquée et un projet d'auteur sur lequel la campagne promotionnelle a fortement investi : « *La qualité de Bicocca : un nom, un projet qui "tient", un prix raisonnable. (...) Pirelli n'a pas laissé la moindre liberté de choix aux personnes. Il a demandé*

²⁷ Quand en 1996 est lancée la campagne promotionnelle organisée par une agence publicitaire milanaise de renom, la Bicocca est "la crème de Milan" puis "la ville antistress", "l'infusion de Milan" (Visconti, 2003).

²⁸ Entretien avec Angelo Musco, Milan, 28 février 2013.

une adhésion forte au projet, dans lequel il a beaucoup investi en cherchant à capter la popularité. L'effort de psychologie commerciale dans la vente a été énorme. »²⁹.

Les prix en général plus bas que ceux d'autres zones urbaines plus centrales et la possibilité – en achetant en futur état d'achèvement – de personnaliser le plan du logement, ont certainement été des éléments de plus qui ont déterminé le succès de Bicocca sur le marché immobilier. Ce qui a été mis au point à Bicocca est donc une mixité fonctionnelle qui se compose à partir d'une logique fermement orientée vers la faisabilité économique et qui se révèle en cours d'opération. Dans cette conjoncture se trouvent aussi : le rôle de certaines décisions et 'grands acteurs' urbains et nationaux, l'hypothèse d'implanter le nouveau siège universitaire, la contiguïté avec l'idée initiale de pôle scientifique et pourtant l'entrée – fondamentale et solution pour la tenue de l'opération – d'un acteur public (MIUR³⁰) et d'une fonction – résidentielle – dont se mesurera le succès indiscutable.

2.3 La mise en œuvre de la mixité

Un texte rédigé par Vittorio Gregotti, auteur du projet de Bicocca, lors de la phase de mise en œuvre intense du projet, résume en des termes plus que jamais essentiels les éléments constitutifs et structurants qui ont régi la conception du quartier et qui décrivent par de nombreux aspects l'état de fait :

«Un centre historique de la périphérie doit se soumettre à sept conditions, qui représentent en même temps une prise de position précise dans le débat sur la dérégulation ou régulation du dessin de l'expansion urbaine :

- 2. une articulation suffisante des destinations d'usage et des services, de même que la présence, en son sein, d'un service supérieur, de valeur territoriale, qui rende nécessaire l'échange avec d'autres parties de la ville et de l'agglomération ;*
- 3. une fréquentation en son sein socialement différenciée par activité, pouvoir d'achat, diversité d'origines, d'âge et de situation ;*
- 4. un soin dans le dessin du sol et la gestion des espaces ouverts et collectifs : rues, places, espaces verts et avenues arborées etc. L'espace de relation entre le bâti est aussi important que la qualité du bâti même ;*
- 5. un système de mobilité qui permette une accessibilité efficiente et différencié, sans y accumuler des mouvements impropres ;*
- 6. un dessin urbain ordonné par un principe d'implantation précis, clairement lisible, suffisamment apte à construire un système riche et combiné d'intérieurs urbains, mais aussi un ensemble de relations différenciées entre les parties ;*
- 7. une structure capable d'ordonner et de rendre reconnaissables des parties et des espaces, identifiables ou variés dans leur enchaînement, de manière à permettre un système d'orientation simple, ainsi que la possibilité de percevoir [l'environnement] à plusieurs niveaux de lecture ;*
- 8. l'attribution d'une signification intrinsèque, par le biais de la localisation, en soi, de certains grands services de niveau territorial ».* (Gregotti, 2001, p. 211-212)

²⁹ Entretien avec Angelo Musco, Milan, 28 février 2013.

³⁰ Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (Ministère de l'Éducation, de l'Université et de la Recherche).

Les intentions explicitées lors de la première phase du concours d'architecture orientent le dessin du masterplan vers une perspective de pôle scientifique et technologique dans lequel les thèmes fonctionnels à suivre sont la recherche et la production. En ceci, la référence à Bicocca, peu de temps plus tard, comme centre historique d'une périphérie relève notre attention.

Au cours du temps, l'implantation et le dessin urbains sont restés constants. En revanche, le profil fonctionnel du quartier a considérablement changé entre la première phase du concours pour le masterplan, la définition successive d'un projet et la phase de réalisation. Face à une prévision initiale de 658 000 m², le projet de transformation a mené à la construction d'une superficie cumulée de 628 000 m². En somme, les modifications ont produit une augmentation conséquente du résidentiel de 60 000 m² à 132 000 m² (ainsi qu'un changement de son profil qui avait été imaginé comme du logement de fonction et du logement destiné à des séjours temporaires). Il en a été de même en ce qui concerne la superficie dédiée à des activités gestionnaires et administratives : elle est passée de 55 000 m² à 130 000 m². Le cumul des superficies des lieux dédiés aux activités de recherche et de production chute de 352 000 m² à 80 000 m² tandis que l'université, initialement non prévue, compte aujourd'hui 150 000 m² de surface de plancher.

La 'versatilité' de Bicocca s'est donc jouée principalement lors de la phase opérationnelle. L'évolution que suivent ces changements a rendu centrales certaines fonctions précédemment entendues comme 'complémentaires', et a vu des processus de négociations intenses et conflictuelles entre les différents acteurs impliqués dans le projet et aux prises avec ces 'ajustements' successifs – les promoteurs et l'administration en premier lieu.

2.3.1 Un dessin fort. La mixité au-delà de la façade

Aujourd'hui, le processus de transformation du site Pirelli-Bicocca est essentiellement terminé. Le renforcement du réseau ferroviaire régional, la ligne de tram qui relie Bicocca au centre-ville et, dernièrement, la ligne de métro inaugurée en 2013 garantissent des connexions efficaces et rapides avec le centre-ville et le nord de Milan. La traversée Est-Ouest est plus difficile : le réseau viaire est sous-dimensionné et la ligne ferroviaire constitue une barrière importante. Dans cette perspective, si à l'Est, la voie ferroviaire est la barrière importante au regard du contexte urbain ; à l'Ouest, l'implantation urbaine tend à marquer une séparation d'avec la partie du quartier de Bicocca qui se trouve au-delà de l'Avenue Sarca, axe de transport rapide, de même que le parc public aménagé au pied d'un ensemble résidentiel nommé 'Esplanade', qui a toutes les caractéristiques d'un espace tampon. Pourtant, les deux ouvertures en direction du quartier plus ancien ont une certaine importance : au sud, où passe la ligne de tram et où s'est depuis peu ajoutée la station de métro, et au nord pour la liaison avec un centre sportif. Réalisé à partir des années 1930 pour les ouvriers de l'usine, ce centre sportif a aujourd'hui une présence importante qui fournit au nouveau quartier un apport significatif d'équipements sportifs et un service de restauration.

À la limite Sud-Ouest, la 'colline des cerisiers' est un parc public, sous la forme d'un relief artificiel et adjacent au noyau historique des logements ouvriers – toujours de propriété publique. Au sein du quartier, les espaces ouverts sont dessinés de manière à garantir une perméabilité élevée et une accessibilité publique, même des nombreux espaces qui sont pourtant de propriété privée. Les barrières sont rares à Bicocca : la plupart des lieux non construits (bien qu'en grande partie de propriété privée) sont d'usage public, non sans controverses, comme nous le verrons. Le choix, assez pionnier, d'une pratique plutôt extensive de la 'servitude d'usage public' des espaces ouverts de propriété privée confère au quartier un caractère passablement différent de celui de la plupart des nouveaux quartiers organisés à partir d'une séparation nette, par le biais de barrières, entre espaces ouverts publics et espaces

ouverts privés.

En ce qui concerne la mixité fonctionnelle, le quartier aménagé présente une composition plutôt articulée et multiscalaire.

À l'échelle de la ville, Bicocca correspond à la fois au siège d'une université, à un quartier résidentiel et à un pôle d'activités. Si la fonction universitaire est responsable de la part d'usagers la plus conséquente, les autres fonctions sont également significatives de par leurs substances et leurs profils. La présence de certaines fonctions de rang urbain et régional a été assez importante dans l'optique du positionnement du quartier à l'échelle urbaine et métropolitaine. Ainsi, l'université, les sièges de Siemens et de Deutsche Bank, le Théâtre des Arcimboldi et Hangar Bicocca³¹ garantissent une fréquentation hétérogène (bien qu'assez fragmentée dans le temps et selon les horaires et inverse à la fréquentation de la population locale, comme nous le verrons).

À l'échelle de l'ensemble du quartier, il est possible de distinguer un secteur majoritairement destiné à des fonctions tertiaires au sud ; un secteur destiné au résidentiel, à la culture et au commerce dans la partie centrale avec une différenciation entre le résidentiel privé et le résidentiel conventionné (coopératives d'habitation) ; et un secteur destiné à des bureaux et des fonctions de recherche industrielle au nord. La présence de l'université est distribuée sur l'ensemble du site, avec une prévalence et une dispersion substantielle dans la partie nord.

La dislocation des fonctions prend souvent forme par blocs entiers. Cependant, à une échelle plus précise, la combinaison de différentes fonctions se manifeste parfois à l'intérieur même des blocs, à l'échelle du bâtiment, par le biais d'une division entre d'une part, les rez-de-chaussée et les premiers niveaux dédiés à des fonctions d'accès public (commerces, services médicaux et de restauration, une bibliothèque), et d'autre part les étages successifs de logements privés. C'est en particulier le cas de l'ensemble des bâtiments situés à proximité de la place encaissée dans le sol, où la coprésence de fonctions et usages divers est plus évidente et complexe, elle est presque une sorte de 'surplus' de mixité.

Du point de vue de l'apparence, Bicocca est un quartier profondément connoté d'un dessin architectural qui lui confère une image fortement reconnaissable.

Il est important de signaler le contraste, dans la perception et l'interprétation du quartier, entre la représentation à la fois forte et homogène de l'architecture qui dérive du projet de Vittorio Gregotti, et la présence effective d'une variété de fonctions. L'homogénéité formelle du dessin tend à diminuer la visibilité et l'identification des différentes fonctions, bien que les bâtiments soient marqués au niveau chromatique par le choix de différentes couleurs de façades selon les fonctions prévalentes.

Ces remarques mettent en évidence la manière dont la composition fortement rythmée du dessin architectural et urbain prend certainement racine dans l'intention de l'auteur du projet de vouloir maintenir l'empreinte industrielle en tant que principe d'ordonnement de la nouvelle implantation : *« Bien sûr, une des grandes objections que j'entend souvent est que les bâtiments semblent être d'Allemagne de l'Est ou soviétiques. Ils le disent seulement parce qu'il n'y a pas de bizarreries, mais nous sommes contre les bizarreries ce qui est un autre sujet. Bicocca doit être reconnaissable de manière simple. (...) Il y avait le besoin de ramener les fonctions à une règle d'ensemble du dessin urbain, non pas compliquée mais la plus claire possible. De plus, nous tenions à maintenir la structure de dessin de l'ancienne installation, le rapport avec l'histoire a été pour nous le principe d'implantation sur lequel se fondait la Pirelli »* ³². Les références au caractère excessivement

³¹ Hangar Bicocca est un ancien bâtiment industriel aujourd'hui reconverti en espace d'exposition qui accueille d'importantes expositions d'art contemporain.

³² Entretien avec Vittorio Gregotti, 9 avril 2013

'homogène' du quartier sont récurrents dans les descriptions qu'en donnent les personnes interviewées : « Ici, tout est carré. S'il y a une thèse, il doit y avoir une antithèse, mais pas ici. Il n'y a pas d'opposés. Si il y a un angle, il doit y avoir un cercle. Pas ici »³³. Ces mêmes caractères sont différemment estimés par ceux qui apprécient un choix stylistique précis dans ce caractère froid : « J'aime les choses neuves, précises, symétriques. Ce n'est pas un quartier chaotique, ce n'est pas encombré, on arrive toujours à bouger »³⁴, « Le quartier est métaphysique, chiricien. J'aime beaucoup cela. C'est un quartier qui dans cent ans sera comme le quartier Coppedè de Rome³⁵ ».

L'expertise et la mise à l'épreuve de certaines hypothèses fonctionnelles, puis l'évolution du marché immobilier ont fait place à de nouvelles fonctions. Pourtant, comme nous le verrons, le projet n'a pas subi de rupture significative par rapport à sa structure générale : la mixité est la partie 'souple' et dynamique, le projet spatial est, dans ce cas, une sorte de hardware qui a garanti une solidité globale, et dont le dessin 'fort' a été fortement apprécié et reconnu en terme de valeur, en partie aussi par le marché immobilier.

2.3.2 L'aménagement opérationnel aux prises avec la combinaison d'acteurs et de fonctions

La facette ici décrite est, de manière synthétique, l'issue finale, le décor dans lequel il est aujourd'hui possible d'observer de près le fonctionnement et les résultats de la 'mixité en action'. Dans la perspective de l'aménagement urbain à long terme, la conception d'une évolution progressive et non prédéfinie des choix fonctionnels, déjà introduite par le masterplan, puis renforcée par le choix du projet de Gregotti, a certainement constitué une forme de menace à la possibilité même d'une régie publique sur l'intervention (et sur ses effets en terme de coûts et de bénéfices collectifs). Dans ce sens, le pari audacieux, du point de vue du sujet promoteur, a été d'avancer un dessin d'ensemble capable d'accueillir des ajustements et de véritables changements de trajectoire en fonction des réponses du marché, en s'appuyant sur un choix culturel fort : « *Nous sommes convaincus que dans les conditions actuelles de dispersion et de confusion de la culture architecturale, l'unique garant de l'articulation et de la flexibilité d'usage est une unité forte dans la conception du dessin des parties* » (Gregotti, 2001, pp. 213-214).

La forte augmentation de la part de résidentiel et de commerce, ainsi que la présence de l'université, qui a amplement dépassé les prévisions relatives aux activités de recherche, ont marqué un changement important du profil du quartier et, sur le plan de la mixité fonctionnelle, « *tirer parti de l'intégration des fonctions a été un excellent plan B, une correction gagnante* », d'après un acteur clef du processus de commercialisation. Ce détournement et désinvestissement envers l'implantation d'activités à la charnière entre recherche et production est certainement lié à 1991, année lors de laquelle l'échec d'une stratégie d'acquisition et d'expansion au niveau international conduit le groupe Pirelli à redimensionner ses propres activités de production et à définir un plan de restructuration industrielle qui mène vers des activités financières et, en particulier, immobilières. C'est dans cette perspective explicite qu'en 1992 le projet Bicocca redevient un sujet de relance pour le groupe.

³³ Entretien avec Pietro Redaelli, 29 mai 2013

³⁴ Entretien avec Ivan di Napoli, 29 mai 2013

³⁵ Entretien avec Gabriele Ferraresi, 13 avril 2013

Bien que prévoyant l'entrée en scène de partenaires immobiliers (et la cession de 74% du site) Pirelli détient 26% du site et a à charge la coordination urbanistique, administrative et commerciale, ainsi que la réalisation des infrastructures et des équipements collectifs (Riganti, 2003), presque comme s'ils voulaient se mettre à l'épreuve sur la question d'une nouvelle fonction entrepreneuriale. Vittorio Gregotti se souvient ainsi de l'évolution des choix fonctionnels lors de cette phase : « *Les fonctions ont été définies au fur et à mesure, en réponse aux exigences plus grandes. Au début, il n'y avait pas Pirelli Real Estate, son rôle a commencé et s'est stabilisé lors des années quatre-vingt-dix. Les rapports étaient personnels ou des rapports avec un organisme interne à Pirelli, comme un organisme secondaire* »³⁶.

En ceci, la gestion du projet de transformation urbaine de Bicocca a des traits particuliers, puisqu'il voit l'industrie Pirelli à l'œuvre en qualité de promoteur et développeur immobilier, acteur initialement étranger à ce secteur. Pirelli décide de conduire l'opération sur son propre site, en jouant sur ses capacités internes, en mobilisant des compétences managériales auxquelles il était jusque-là fait appel concernant la production industrielle (de câbles et de pneumatiques). Jusqu'alors, une petite structure technique était responsable des questions liées à l'immobilier, mais avec pour seule responsabilité la direction et la gestion des propriétés du groupe³⁷. Une structure technique est donc mise en place, structure qui correspond à la fois à la charge du groupe Pirelli de la gestion directe du projet Bicocca et, petit à petit, à l'entrée explicite de Pirelli en tant qu'entité active sur le marché immobilier tout court, devenu en un bref laps de temps leader du marché immobilier italien (au travers de la société Pirelli & C. Real Estate). De ce point de vue, Bicocca a été une sorte d'incubateur dans lequel une telle société a été fondée et mise à l'épreuve dans la gestion complète du cycle immobilier.

Lors du processus de transformation, les blocs-îlots ont été réalisés en cédant une à une des parcelles de propriété à d'autres acteurs investisseurs. Cependant Pirelli conserve les charges de coordination et de direction du projet, en régissant de cette manière l'ensemble et en étant l'unique interlocuteur auquel se référer pour l'administration publique.

L'hypothèse d'un parc scientifique et technologique est graduellement mise au second plan face à une vérification plus précise de sa faisabilité : le pôle technologique se consolide mais l'implantation progressive de petites et moyennes entreprises du secteur n'apparaît pas probable.

De plus, les conditions contextuelles changent : la phase de suburbanisation s'épuise tandis que croît la demande de logements en ville. D'une part, le résidentiel est introduit au fur et à mesure dans le projet, suivant des pressions 'politiques' en référence à l'intérêt et à la disponibilité des coopératives d'habitation à investir, qui sollicitent de nouvelles interventions face à la croissante tension du secteur résidentiel dans l'agglomération milanaise. D'autre part, le résidentiel apparaît toujours plus comme une fonction qui offre des conditions garanties de profits, tel que le montrent les analyses de flux de trésorerie de la part des promoteurs³⁸.

³⁶ Entretien avec Vittorio Gregotti, 9 avril 2013.

³⁷ Entretiens avec : Luca Biraghi, 16 juillet 2013, Ornella Lachi, 7 août 2013.

³⁸ Entretien avec Davide Cornago, 11 mai 2013.

En peu de temps est décidé un investissement plus conséquent de l'Université, qui comporte des facultés et des centres de recherche qui vont au-delà de celles à vocation scientifico-technologique (aujourd'hui sont implantées entre autres les Facultés de Droit, d'Économie, de Sociologie, de Psychologie, de Sciences de la formation...). Le siège universitaire est implanté suite à un intense lobbying conduit de manière conjointe par le promoteur, l'auteur du projet et les professeurs chefs-de-file de la construction de la nouvelle université qui réussissent à construire une coalition politique et économique entre Milan et Rome. En effet, la solution finale est l'issue d'un accord et de financements de niveau national, qui outrepassent considérablement le niveau local de gouvernance, notamment avec la délivrance du permis de construire, principalement décrétée au niveau ministériel.

La réalisation même, lors d'une phase successive, du Théâtre des Arcimboldi a été une opération fortement supportée par Pirelli qui y a contribué en partie sous la forme de déduction de leur participation aux coûts d'urbanisation et en partie en tant que sponsor. Tandis que la structure offrirait une solution à la suspension temporaire du Théâtre de la Scala, son attractivité garantirait un bénéfice important en terme d'image générale du nouveau quartier. Les critiques concernant les bénéfices sur le long terme pour l'administration municipale ne manquent pas, celle-ci devenant propriétaire de l'ouvrage et à laquelle sont à charge sa gestion difficile et sa programmation³⁹.

Plus en général, les principales initiatives d'opposition à la réalisation du projet Bicocca, avancées par des groupes environnementalistes et par le conseil local de la zone, découlent surtout de requêtes liées aux différentes quotités de fonctions à implanter.

Une source de conflits est liée à une augmentation attendue des dotations d'espaces verts et de services collectifs due au passage d'un parc scientifico-technologique à un quartier universitaire et résidentiel, et est l'objet d'un contentieux alimenté tant sur le plan politique que légal. Un second point de conflit et de négociation est en rapport à la demande d'augmentation du résidentiel et de contention des programmes tertiaires, toujours discutés, lors de ces années, comme s'il s'agissait d'une fonction prédatrice. De fait, c'est justement la contention des fonctions tertiaires et, par conséquence, du commerce, qui produira une offre commerciale locale limitée, ce qui constituera un des points critiques majeurs pour les habitants du nouveau quartier. À ce propos, Vittorio Gregotti signale que cette critique du fonctionnement global du quartier et de l'offre commerciale dépend du fait que, dans la contention et la négociation entre les différents acteurs, la part de logements réalisée est restée inférieure à un seuil minimal capable d'alimenter et de supporter une présence commerciale plus importante.

Comme nous le verrons, les programmes commerciaux ont été entièrement localisés dans la partie centrale du quartier, en lien avec la place encaissée. L'hypothèse de réaliser un centre commercial étant exclue, un plan de développement commercial a été prévu afin d'articuler une offre commerciale, précisément dans cette partie du projet. Pour chacun des différents espaces commerciaux (au rez-de-chaussée ou au niveau surbaissé de la place encaissée) ont été déterminés différents prix au mètre carré, liés

³⁹ Cfr. Ponzini D., *Il Territorio dei beni culturali*, Carocci, Rome, 2008.

aux diverses rentabilités et besoins des différentes typologies commerciales/marchandes. La définition des typologies marchandes était plutôt exacte et comprenait l'entière gamme des exercices d'importance locale. Cependant, deux éléments critiques ont compromis cette audacieuse tentative d'aménagement. Un retard conséquent de la construction et de l'achèvement des bâtiments a contraint de nombreux exploitants commerciaux, qui avaient acquis leurs propres locaux commerciaux et programmé le lancement de leurs activités, à s'implanter et à ouvrir leurs exercices dans un contexte pas encore achevé ni habité. Par la suite, l'absence d'une quelconque valeur légale de l'outil d'aménagement commercial adopté par le promoteur dans le but de prescrire le profil marchand, ainsi que l'absence d'un outil de régulation publique⁴⁰ ont conduit à un défaut important de régie et à une situation dans laquelle l'offre commerciale est exagérée dans le secteur de la restauration légère (bars et cafés qui ciblent pour la plupart les étudiants universitaires et les travailleurs). Cette offre est sujette à des faillites et à un turn-over continu, et est marquée par des lacunes non négligeables qui conditionnent fortement la dimension de l'usage quotidien du quartier (manquent entre autres une maison de la presse, un service postal).

2.3.3 Mono-multi : dislocation et organisation spatiale des fonctions

« Bicocca est un pari commercialement gagné. Il n'a pas la réputation d'un quartier dortoir... Les fonctions sont distinctes et nettes. Au bar, on parle de neutrons, d'investissements immobiliers... il y a un mélange ordonné. Ici on voit bien le facteur de différenciation par rapport à ce que d'autres projets et quartiers n'ont pas. Bicocca prétend à des prix plus élevés, non sans raisons » ⁴¹.

Une enquête approfondie et attentive aux fonctions du quartier mène à reconnaître qu'à Bicocca, l'éventail des fonctions présentes et des usages est conséquent, autant en terme de gamme des usages qu'en terme de rang des fonctions (locale, communale, régionale). Ce sont à la fois le caractère homogène induit par le dessin architectural et certainement la dislocation et l'organisation des programmes qui contribuent à rendre opaque la variété des fonctions et à limiter les effets de croisement, de frottement et de synergie entre elles.

La disposition des fonctions est souvent organisée par blocs/îlots qui tendent à être de grandes dimensions et monofonctionnels (sièges d'entreprises, résidence, centres de recherche et université).

La fonction résidentielle est unique dans les deux opérations de logement conventionné (au sein desquelles la législation en vigueur empêche la pratique même de professions libérales dans les logements) et les résidences dites 'Esplanade' constituent des blocs exclusivement résidentiels, en dépit du fait que, lors de la phase d'ajustement du projet, avaient été imaginée la présence de tertiaire dans un bâtiment en longueur et de commerces au rez-de-chaussée. À l'intérieur de la résidence, si la

⁴⁰ L'absence d'une forme de régulation locale du profil marchand des activités commerciale est l'issue combinée d'une loi nationale de libéralisation du commerce et de l'absence d'outils régionaux de régulation, dont l'élaboration était pourtant prévue par la loi régionale.

⁴¹ Entretien avec Angelo Musco, 28 février 2013.

fonction est unique, les dimensions des logements sont variables et attirent donc des habitants aux profils plutôt divers. Les surfaces des logements les plus grands peuvent s'élever, dans un cas, à 350 m² (situé à l'étage supérieur de l'Esplanade), et dans les étages les plus hauts des tours situées autour de la place, certains logements en duplex mesurent environ 250 m². Les surfaces les plus petites descendent à 36 m² et sont souvent des logements en location, avec un turn-over élevé, ou appartiennent à des entreprises qui les utilisent en tant que logements de fonction pour des séjours temporaires et destinés à leurs employés en déplacement momentané.

Il est intéressant d'observer que lorsque certains blocs présentent un mélange de fonctions diverses, les effets de la mixité fonctionnelle sont plutôt modestes et peu visibles surtout à cause du dessin des détails des espaces, des accès et des modes de gestion et de fonctionnement. Un des exemples est celui de la résidence universitaire qui donne sur la place encaissée (Place de la Trivulziana). Le bâtiment abrite, en plus des logements étudiants et des logements pour professeurs invités, un bar et une salle de sport au rez-de-chaussée, visibles au travers de grandes baies vitrées. En revanche, s'y trouvent aussi, dans les niveaux supérieurs, une bibliothèque et une salle de lecture ainsi qu'un restaurant universitaire principalement tus à la vue et à l'usage. En particulier, la bibliothèque, qui s'étend sur un niveau entier, implantée en tant qu'équipement d'intérêt public et en tant que tel, d'accès public, n'est en réalité que peu visible de l'extérieur (aucun des habitants et commerçants interviewés ne connaissait son existence). Il est même difficile d'en comprendre l'accès (l'entrée, située dans un angle à l'arrière du bâtiment, fait plutôt penser à l'entrée d'un local technique). Des observations analogues peuvent être faites concernant l'auditorium, récemment dédié à la mémoire de Guido Martinotti, situé au rez-de-chaussée mais sans façade extérieure et jamais utilisé pour des activités qui ne sont pas strictement liées à celles de l'université.

Le cas des bâtiments résidentiels privés situés autour de la place elle-même est différent. Il y a là une présence continue de locaux commerciaux au rez-de-chaussée et au niveau encaissé, ainsi que l'insertion de deux niveaux destinés à des services médicaux et à la personne.

La fonction universitaire est concentrée dans certains blocs bien définis et de grandes dimensions.

Les traits de spécialisation fonctionnelle, les grands volumes et l'aspect uniforme qui les caractérisent nourrissent la séparation d'avec le contexte. Elle est de surcroît entretenue par les modes d'organisation des espaces internes et des activités : il n'y a aucune invitation à entrer dans les bâtiments universitaires et l'université déploie plutôt rarement ses activités dans le contexte environnant ou y promeut une quelconque initiative.

La présence de l'université influence de manière importante l'offre commerciale qui, comme nous l'avons déjà signalé, est majoritairement tournée vers la restauration rapide et à bas coût, au risque de saturation du marché et de rapide turn-over dans la gestion des locaux. Les caractéristiques et profils des exercices commerciaux destinés aux étudiants sont presque considérés par les habitants comme des corps étrangers. Même le supermarché de moyenne surface présent sur la place cible les étudiants et est utilisé par les habitants en faible mesure.

Le fonctionnement de ces différentes composantes du quartier advient en alternance dans le temps et dans l'espace : l'usage intensif lié à l'université et aux flux importants d'étudiant et de personnel qui caractérisent le quartier lors des horaires de début et de fin des cours et lors de la pause du déjeuner cessent totalement en soirée et sont en suspens lors du week-end. En revanche, c'est lors de ces moments que les habitants, pour la plupart en âge de travailler, sont présents dans le quartier. Cette opposition entre intensité d'usage et absence totale d'acteurs extérieurs lors d'autres périodes de la semaine est perçue de manière plutôt claire par les habitants. Elle demeure emblématique au regard de l'opportunité de mettre en parallèle une réflexion sur les modes d'organisation et d'articulation des usages dans l'espace à la réflexion sur les rhétoriques et les compositions quantitatives de la mixité fonctionnelle.

2.4. Usages et décalages. La mixité fonctionnelle en place

En discutant du projet Bicocca, Vittorio Gregotti distingue intentions et usages. Il déclare que l'auteur du projet peut faire preuve d'intelligence et de capacité de prévisions concernant les intentions, mais ne peut contrôler les usages des espaces projetés : « *l'intention est de faire fonctionner les choses, puis on espère qu'elles fonctionnent. Si l'un des libraires est en faillite, ce n'est pas de ma faute !* »⁴².

Dans cette partie finale de la reconstruction et de l'interprétation du projet Bicocca, nous entendons mettre en lumière des sujets émergents et des questions en suspens autour du thème de la déclinaison concrète de la mixité fonctionnelle ; ceci justement à partir du fond et donc du présent, en se penchant sur les modes d'usage qui marquent actuellement les espaces du quartier (relevés par observation directe et entretiens). De tels aspects peuvent en effet être considérés comme des éléments qui, dans leur ensemble, influent de manière sensible sur la nature de la mixité fonctionnelle produite. Ce qui démontre, à notre avis, comment l'objectif de mixité fonctionnelle ne se déroule pas de manière linéairement planifiable, mais plutôt comme effet combiné de certaines dimensions qui, toutes, convergent vers le 'résultat' ; et démontre aussi comment de telles dimensions ne sont pas toutes attribuables à une définition stricte de la discipline urbanistique, bien que l'influençant fortement.

2.4.1 L'aménagement commercial

L'offre commerciale est concentrée sur quelques secteurs, en particulier la restauration, destinée aux étudiants et aux salariés qui fréquentent le site de manière intensive lors des heures et jours de travail : voilà une des affirmations les plus récurrentes lors des entretiens réalisés. L'observation confirme cet aspect. Des services et des exercices commerciaux de proximité pour les habitants manquent : le bureau de poste, par exemple, qui fonctionnait bien jusqu'à quelques temps, ne sert aujourd'hui uniquement des clients liés aux entreprises ; ou l'absence au sein du périmètre du nouveau projet d'une pharmacie, d'une laverie, ou d'une maison de la presse.

Les espaces à usage commercial se concentrent, dans le dessin du projet et dans les faits, dans

⁴² Entretien avec Vittorio Gregotti, 9 avril 2013.

le lot qui comprend les bâtiments à vocation principalement résidentielle, disposés autour de la place de la Trivulziana, autant du côté de la rue qu'au niveau de la partie encaissée. Il s'agit d'un noyau articulé d'espaces et de fonctions (également à l'intérieur même des bâtiments, où coexistent des fonctions résidentielles, commerciales et à une hauteur moindre, tertiaires) destiné, dans les intentions, à représenter le lieu le plus urbain et accessible du quartier.

Au sein de ces espaces, on assiste toutefois à une succession rapide d'activités souvent homogènes. Les cafés qui ne résistent pas à la concurrence réciproque sont fort nombreux. Il n'y a aucune forme de régulation des types d'activités commerciales possibles d'implanter. Une tentative allant dans cette direction avait été entreprise au moment lors duquel Pirelli Real Estate devait vendre tous les locaux commerciaux du complexe Bicocca : « *lorsque le projet fut vendu en futur état d'achèvement, les commerces étaient prescrits à un secteur marchand pour deux ans ; en réalité, ils ont acheté, personne n'a ouvert pendant deux ans, puis ils ont fait ce qu'ils voulaient* »⁴³. Et « *ça n'a pas fonctionné parce que les centres commerciaux sont en location, ici en revanche les unités commerciales sont en vente. Si je suis propriétaire de l'ensemble du complexe des surfaces commerciales, je décide à qui céder les espaces en location. Si, par contre, je suis propriétaire d'unités individuelles, je les vend à qui je veux. Je n'ai pas le contrôle. C'était naïf de penser réussir* »⁴⁴. En effet, nombreux de ceux qui ont acheté les locaux entendent les mettre en location à des prix élevés et ne sont pas disposés à faire baisser les prix. Les unités immobilières sont en outre de larges surfaces, ce qui a des conséquences problématiques sur les coûts de location, difficilement soutenables, et de fait, sur le risque entrepreneurial et les coûts de gestion. Parmi les exercices les plus durables et appréciés compte un café situé au rez-de-chaussé et proche de la place de la Trivulziana, et dont le gestionnaire est aussi propriétaire du local, lequel est la plus petite surface dans l'absolu.

Les problèmes relatifs aux dimensions des unités immobilières destinées au commerce – trop grandes – et à un manque de rationalité globale, en l'absence de régulation des types marchands à implanter, expliquent donc les raisons de la faiblesse et de la monotonie des activités commerciales du quartier. Les considérations liées à l'organisation et la gestion des espaces commerciaux individuels, comme on peut l'imaginer, ont occupé un temps et un domaine à part si l'on considère la réalisation des ouvrages et les compétences qui techniquement sont relatives au secteur urbanistique de l'administration communale (plus précisément à qui s'occupe du suivi opérationnel des plans de zones individuels). Le succès ou l'échec du projet dépend donc d'une phase qui, dans ce cas, n'est plus gouvernée ni par l'aménageur, ni par l'administration.

Mais c'est peut-être aussi un problème de masse critique, comme le suggère Vittorio Gregotti. Le degré d'attractivité d'un complexe similaire pour des exploitants commerciaux qui pourraient élargir l'éventail des types marchands présents (et donc solidifier la force globale du nouveau complexe urbain) dépend aussi du nombre d'habitants qu'il est en mesure d'accueillir. De ce point de vue, le nouveau quartier aurait pu atteindre le seuil de 10 000 habitants et aurait peut-être induit des dynamiques plus diverses : « *Zara, par exemple, qui vend des vêtements à bas coût, pourrait à un certain point décider de s'installer en périphérie. Mais à Bicocca c'est difficile, c'est pour cela que je parle de 10 000 habitants, parce qu'aujourd'hui le seuil est trop bas, il ne forme pas une masse critique suffisante pour articuler le commerce. Voilà mon opinion. Mais je m'éloigne de mes compétences. Il est vrai que ce sont des aspects dont l'architecture ne s'occupe pas et l'urbanisme encore moins. Cependant, nous ne commandons pas cela du tout, la finance commande, l'argent, la carte de crédit* »⁴⁵.

⁴³ Entretien avec Pietro Readelli, 29 mai 2013.

⁴⁴ Entretien avec Angelo Musco, 12 juin 2013.

⁴⁵ Entretien avec Vittorio Gregotti, 9 avril 2013.

2.4.2 La servitude d'usage public des espaces ouverts

Parmi les principes affirmés avec force dans le projet initial, l'accessibilité et l'usage public des espaces non bâtis a été poursuivi avec détermination et avec un relatif succès. À la différence de ce qui advient dans les cas d'autres projets récents de transformation urbaine à Milan, la transition d'espace privé à espace public est immédiate, sans filtre d'espaces intermédiaires, comme il en existe dans le cas d'espaces extérieurs de propriété collective, souvent enclos, qui forment une sorte de filtre autour des bâtiments résidentiels. Avec une seule exception (au niveau de l'Avenue Sarca), les espaces du quartier n'ont pas d'accès réglementés. Il s'agit d'une large superficie que n'importe quel citoyen peut décider de traverser. Il s'agit aussi d'espaces de natures diverses : une large bande piétonne pavée qui s'adapte à l'articulation des différents niveaux, qui parcourt selon l'axe nord-sud la partie centrale de l'ensemble (la Place de la Trivulziana) ; les espaces perméables et verts au niveau des bâtiments universitaires situés dans la partie nord du quartier ; la partie de la colline des cerisiers, à proximité du village ouvrier et du siège de Deutsche Bank et Siemens ; les espaces verts mais peu visibles des jardins suspendus situés au niveau de premiers étages ; le système viaire et les larges parcours piétons qui les longent. La liste n'est pas exhaustive, mais face à des espaces tels, on devine la variété d'usages possibles (voir Rythmes et alternances, ci-dessous). L'aspect plus intéressant et problématique concerne toutefois le droit de jouissance réel de ces espaces de la part de propriétaires privés.

C'est de nouveau le cas de la place de la Trivulziana, en particulier. Outre le fait qu'elle représente un lieu crucial au regard de l'articulation des fonctions commerciales, c'est aussi un terrain d'approfondissement utile concernant le rapport entre espaces et usages, puisque les surfaces dont elle est composée sont asservies à un usage public, bien qu'elles soient de propriété privée. La propriété est en effet détenue par un sujet qui unit l'ensemble des propriétaires d'un logement ou d'un local commercial situé dans l'un des quatre grands blocs qui composent le lot dont fait partie la place elle-même. Ce régime est gouverné par un système administratif qui dépend d'une 'super-copropriété' au sein de laquelle convergent les représentants des quatre blocs en copropriété. Les propriétaires sont tenus à assurer la maintenance des espaces de la place, en garantissant son accessibilité et son entretien. Les entretiens révèlent pourtant qu'à l'époque de l'acquisition immobilière, une grande partie des propriétaires des logements et des locaux commerciaux n'avaient pas connaissance de cet aspect et de ses implications. Cependant, il s'agit aujourd'hui d'un élément qui influe sur le fonctionnement de ces espaces. Les logiques et les priorités des habitants concernant les investissements possibles dans la maintenance de ces espaces ne coïncident pas avec ceux des (quelques) commerçants-propriétaires. Par exemple, le fonctionnement des escaliers mécaniques, compromis depuis un certain temps n'est pas une priorité pour les habitants qui préfèrent ne pas affronter la dépense nécessaire à leur remise en état, tandis que c'en est une pour les commerçants dont les locaux se trouvent au niveau de la place encaissée. Un commerçant, parmi les premiers à avoir lancé une activité commerciale dans le nouveau quartier, soutient : *« mes problèmes ne coïncident pas avec ceux de la copropriété, et l'avocat même a signalé l'impossibilité que copropriétaires et*

commerçants entreprennent une cause conjointe contre Pirelli»⁴⁶. Les mécanismes de représentation et de décision rendent la voix des commerçants très faible. Le problème reste donc irrésolu avec des effets sévères sur les différents exercices commerciaux : *«Vous n'avez pas idée à quel point le fait que les escaliers mécaniques ne fonctionnent pas nous isole. Ils font passer la volonté à tous, même aux étudiants, de descendre*»⁴⁷.

Les habitants, à quelques exceptions près, ne sont pas intéressés par le soin du bon 'fonctionnement' des espaces de la place, ils n'en voient pas directement les bénéfices. L'idée selon laquelle le système commercial et les pratiques d'usage des espaces extérieurs puissent aussi valoriser l'immobilier résidentiel n'est pas immédiate. D'autre part, ils sont plutôt contrariés à l'idée de devoir supporter les coûts de nettoyage et de maintenance d'un espace qui n'est pas destiné à leur usage exclusif : *« bien sûr, la maintenance de la place a un coût élevé : 15 000 euros d'électricité, les escaliers mécaniques toujours hors service parce que mal conçus. Le nettoyage aussi est onéreux : tous, étudiants, professeurs et autres salariés, mangent à l'extérieur, 70% d'entre eux laissent tout là. Ce n'est déjà pas beau à voir, alors devoir payer en plus ! Il y a eu une proposition pour la vendre à la Ville mais sans résultat*»⁴⁸. D'ailleurs, l'administration communale est tenue de garantir la bonne maintenance des espaces à usage public, bien qu'en réalité elle peine à faire valoir son propre rôle et tend à maintenir l'état actuel des propriétés, en raison de la pénurie des ressources financières dont elle dispose. Les motifs de controverses naissent aussi de l'usage de l'espace de la place par des cafés et restaurants qui ont pour obligation de placer leurs tables à l'intérieur de limites bien définies, en versant à l'administration communale des droits de voirie pour l'occupation du sol (à usage) public.

C'est un ensemble de biens et de coûts relatifs à leur maintenance ou à leur mise en rente qui sont en jeux. Dans cette perspective, la situation se présente comme si le destin de la mixité fonctionnelle était partiellement assigné à un ensemble d'individus propriétaires. Ceux-ci jouent pourtant leur rôle sans la conscience et les compétences nécessaires à la définition des actions qui garantiraient une meilleure viabilité économique de la maintenance des espaces, ainsi qu'une meilleure qualité des résultats : certains espaces communs situés au rez-de-chaussée pourraient par exemple être cédés en location. Cependant, ceci requerrait une capacité d'initiative et une disponibilité pour monter une gestion orientée vers une logique de valorisation immobilière, même si celle-ci serait de petite échelle.

2.4.3 Le rapport avec le contexte

Le quartier Bicocca a des marges fermes et peu perméables. Le remblai ferroviaire en marque la limite dans la partie Est. Au Sud, le siège de Deutsche Bank tourne le dos à la ville, composée d'un tissu discontinu. Il tend vers le Nord par le biais d'opérations plus récentes marquées par un dessin moins clair en comparaison au projet initial (deux complexes commerciaux, dont l'un comprend un cinéma multisalles) pas encore terminé et, pour le moment, moins réussi. La partie Ouest est marquée par la présence

⁴⁶ Entretien avec Pietro Readelli, 29 mai 2013.

⁴⁷ Entretien avec Giulia Miele, 28 mars 2013.

⁴⁸ Entretien avec Isabella Vida, 2 juillet 2013.

d'un complexe résidentiel introverti, articulé autour de deux grandes cours dont les accès sont réservés aux résidents. Un large espace vert est interposé entre d'un côté les deux bâtiments résidentiels et de l'autre un axe viaire, l'avenue Sarca, contre laquelle s'appuie une séquence de bâtiments à plusieurs niveaux, construits entre le début du XX^{ème} siècle et les années soixante. Ceux-ci présentent une forte discontinuité, tant en ce qui concerne les volumes que le dessin des façades. Au rez-de-chaussée s'alternent des commerces récemment ouverts qui servent le nouveau quartier (cafés et services de reprographie), des commerces qui servent l'ancien quartier et qui sont aujourd'hui peu nombreux (une mercerie, une auto-école, un garage automobile, une agence d'assurance, un fleuriste), un centre social autogéré, divers locaux vacants et le centre sportif construit par Pirelli il y a un certain temps déjà. Dans les niveaux supérieurs se trouvent des logements de moyen standing.

Ce morceau de ville préexistant au projet est de par sa position et sa composition le lieu dans lequel il est possible de mesurer la distance ou la proximité du quartier Bicocca avec son contexte. L'organisation de l'espace et les usages observés et relevés par le biais d'entretiens se révèlent de manière cohérente. La distance spatiale est affirmée en partie par le projet, mais elle s'est démultipliée lors des phases de réalisation : à la différence de ce qui advient dans le reste du quartier, l'espace vert situé entre l'avenue Sarca et les nouveaux bâtiments résidentiels est clôturé et l'accès au public est régulé selon des horaires fixés par l'administration communale. Ainsi, telle une sorte d'espace tampon, cette zone souligne la discontinuité matérielle et immatérielle (la qualité du bâti, la classe sociale des habitants) entre Bicocca et l'avenue Sarca. Qui habite à Bicocca ne va pas jusqu'aux commerces de l'avenue Sarca et tend à s'approvisionner ailleurs, rejoignant en voiture les centres commerciaux les plus proches. En outre, cet espace constitue une véritable barrière physique à qui veut accéder au nouveau quartier, puisqu'il est nécessaire, pour le rejoindre, de contourner l'îlot entier, qui s'étend longitudinalement et équivaut à la moitié de la longueur de Bicocca. La seule ouverture escomptée, en son milieu, prévoyait l'implantation d'une école maternelle qui n'a pas encore été construite, à laquelle correspond aujourd'hui une zone de chantier fermée par un système de protection qui renforce l'imperméabilité de cette partie du quartier.

Toutefois, le quartier Bicocca déborde sur l'avenue Sarca, où la tendance à créer une offre de service ciblant la présence des étudiants et salariés semble 's'exporter'. La présence généralisée de lieux de restauration et de services de reprographie se retrouve transposée sur l'avenue Sarca, avec les mêmes problèmes de fragilité et de taux de faillite des commerces, en forte concurrence sur les mêmes secteurs marchands. De ce point de vue, il y a donc une proximité avec le nouveau quartier, même si elle se limite à une partie de la population qui le fréquente.

Comme le soutient un des commerçants, actif de longue date sur l'avenue Sarca : « *il fut un temps lors duquel l'avenue Sarca était le plein et Bicocca le vide, aujourd'hui c'est le contraire. Certains pensaient pouvoir travailler 'en dehors' sur le nouveau quartier, mais il n'a rien apporté aux environs, seulement des cafés et de la restauration. Il n'y a eu aucun moyen pour combattre ce nouveau marché, c'est une occasion manquée. Il y a eu un contrôle des prix complètement erroné, à tel point qu'aujourd'hui de nombreux locaux commerciaux sont*

vides »⁴⁹. Et encore « *dans les années qui ont suivi l'arrivée de l'université ont été concédées des ouvertures d'innombrables commerces du même type, ce qui a provoqué un vrai désastre, au lieu que tous travaillent, plus personne ne travaille. Toutes les autres activités ont fermé et disparu : le cordonnier, la boulangerie parce qu'ils été contraints de vendre, à la fin de leur carrière, ils ont vu un gain à la vente de leur activité à qui aurait un intérêt à l'acheter, même pour y faire tout autre chose. La zone s'est ainsi appauvrie, il n'y a que des services universitaires. Ce n'est pas normal, il manque tout le reste, il n'y a pas de point internet, par exemple* »⁵⁰. La présence de l'université a aussi influencé le marché de la location, « *la situation est brutale, ici, on paie un lit comme s'il s'agissait d'un appartement, cinq cents euros par mois. En plus, tout est au marché noir, jamais un contrat de location. Ce phénomène recouvre un rayon de cinq à six kilomètres autour de l'université, il y a des gens qui ont acheté un logement ailleurs et qui ont mis leur propriété d'ici en location* »⁵¹.

2.4.4 Les 'standards urbains'⁵²

Certains services de proximité habituellement programmés dans le cadre d'un grand projet de transformation ne sont aujourd'hui pas disponibles dans le cas du quartier Bicocca.

C'est le cas de l'école maternelle, prévue dans le projet initial près des résidences donnant sur l'avenue Sarca (Esplanade), mais pas encore réalisée. Malgré la présence de jeunes familles et une augmentation des nouveaux-nés d'ici quelques années, Bicocca est donc dépourvue d'une école maternelle. Le solution est donc cherchée dans les environs, dans les quartiers établis qui supportent, en charge additionnelle, les usagers du nouveau quartier. Ceci est partiellement compensé par le vieillissement qui caractérise certains quartiers plus anciens, et qui mène à réduire progressivement le nombre d'inscrits dans les écoles publiques. De plus, une partie des habitants de Bicocca fréquente des instituts de formation privés, souvent choisis selon des critères non pas liés à la proximité du quartier, mais à une offre d'enseignement spécifique (des cours en langue anglaise, par exemple).

Comment est-il possible que dans un projet moderne comme Bicocca, une partie des programmes destinés à des standards, ou d'intérêt collectif, dont la part est déterminée par des lois nationales, n'aient pas été réalisées ? Il y a deux raisons concomitantes : la première concerne le processus de dépollution du sol sur lequel l'école aurait dû être construite ; la seconde concerne les effets économiques et les effets de négociations que le report de l'ouvrage a créés. Lors de la phase de lancement du projet Bicocca, les techniques et les conditions des procédés de dépollution des sols étaient en phase de discussion et de perfectionnement en Italie. Il s'agissait donc d'un domaine incertain et continuellement sujet à des changements et des modifications des règles à appliquer. D'autre part il s'agit d'un ouvrage en déduction des coûts d'urbanisation⁵³ que le

⁴⁹ Entretien avec Giorgio Ravaioli, 20 mars 2013.

⁵⁰ Entretien avec Federica, La copisteria di Bicocca, Avenue Sarca, 20 mars 2013.

⁵¹ Entretien avec Federica, La copisteria di Bicocca, Avenue Sarca, 20 mars 2013.

⁵² Il s'agit des dotations minimales d'espaces et de services publics d'intérêt collectif par habitant (mesurées en mètres carrés par habitant).

⁵³ La participation aux coûts d'urbanisation est une équivalence due pour des opérations de nouvelles constructions. Les coûts se distinguent en deux catégories. Les coûts d'urbanisation primaire servent à la réalisation des rues, des espaces de stationnement, des canalisations, des réseaux de distribution, de l'éclairage public, des espaces verts aménagés. Les coûts d'urbanisation

promoteur était (et est) tenu de réaliser, selon les accords établis avec l'administration communale : un investissement qui ne produit aucun rendement pour le promoteur, à la différence des programmes qui peuvent être commercialisés. Il est une évidence que la réalisation de l'école n'a pas été une priorité. Le peu d'urgence de la part de l'aménageur et l'incertitude normative ont fortement ralenti le processus, en causant dans les faits une augmentation progressive du coût de l'ouvrage et donc un jeu de report (infini) de la part du promoteur. Comme le soutient une chargée d'opération du secteur : « *un problème des grands projets est que lorsque les estimations des coûts se font sur un horizon de dix ans (ce qui correspond à la durée des conventions d'urbanisme), vous savez déjà que les prix que vous avez prévus augmenteront. Mais puisque pour la déduction de la participation aux coûts d'urbanisation, c'est la date du contrat qui a valeur, date qui est celle de la convention d'urbanisme dans laquelle sont quantifiés les coûts et les ouvrages, l'aménageur a à charge un coût plus élevé que celui établi avec l'administration* »⁵⁴.

De plus, la contrepartie publique semble avoir eu peu de pouvoir dans la négociation, face au défaut de réalisation de certains des ouvrages dont elle avait garanti la construction (c'est le cas de la passerelle vers le parc nord par exemple, qui aurait mieux relié le nouveau quartier à un large espace vert) : il est advenu une malheureuse combinaison de causes qui ont provoqué le manque d'une fonction nécessaire dans le cadre et l'imaginaire d'un nouveau quartier de conception avancée. Une question purement urbanistique, à la différence de la régulation du commerce, qui n'a pas été gouvernée de manière adéquate.

D'autre partie, c'est le système des services de proximité qui présente, dans l'ensemble, des faiblesses. Si d'un côté la réalisation du théâtre des Arcimboldi a été comptabilisé dans le taux de 'standard urbain' ; de l'autre, les fonctions de service à une échelle plus fine ne sont en aucun cas mises en valeur : c'est le cas de la bibliothèque universitaire dont l'accès est garanti à tous les citoyens, mais dont les activités ne s'ouvrent dans les faits pas au quartier et à ses habitants. C'est aussi le cas du bureau de poste, installé au sein du quartier puis transformé, au même endroit, en une filiale non plus ouverte au public, mais réservée aux entreprises et aux professionnels. Il n'y a pas de doute que les fonctions 'excellentes' de rang métropolitain, telles que l'université et le théâtre, produisent des effets d'intérêt général et peuvent être comprises dans la catégorie de 'standard urbain'. Cependant, il est aussi vrai que, justement en raison de son articulation fonctionnelle, Bicocca n'est pas uniquement un quartier de 'grandes fonctions', mais aussi un quartier résidentiel dans lequel les services d'importance moindre pèsent sur l'organisation des espaces et des déplacements, et en conséquence sur la qualité de la vie quotidienne.

secondaire sont en revanche destinés à la réalisation de crèches, d'écoles, d'équipements sportifs, d'espaces verts simples, de centres sociaux et culturels. De telles participations aux coûts peuvent être déduits de la somme des coûts que l'aménageur doit à l'administration, dans le cas dans lequel l'aménageur réalise directement un des ouvrages prévus ('ouvrage en déduction des coûts d'urbanisation').

⁵⁴ Entretien avec Ornella Lachi, 7 août 2013.

2.4.5 Rythmes et alternances

D'après des déclarations récurrentes dans les paroles des personnes interviewées, Bicocca est un quartier qui vit selon un rythme scandé par les activités du travail et universitaires. Un rythme de travail qui, par de nombreux aspects, pourrait être considéré en harmonie avec les temporalités qui ont scandé l'usage des espaces de l'usine par le passé. Étudiants et salariés affluent lors des horaires diurnes des jours ouvrés (jusqu'à 60 000 déplacements par jour). Dans le même temps, une grande partie des 6000 habitants se déplacent vers leurs propres lieux de travail qui, dans la majeure partie des cas, ne se trouve pas dans le quartier. Des populations différentes se déplacent vers des directions opposées, les mouvements d'entrée et de sortie sont plutôt constants. Comme le déclare un habitant lors d'un entretien : « *il y a deux mondes (le quartier et l'université) qui ne se rencontrent quasiment jamais : nous arrivons et eux s'en vont et vice versa. Et puis [il rit], c'est une chose terrible parce qu'on dirait un miroir de Dorian Gray, eux ne vieillissent jamais, alors que nous – moi – si !* »⁵⁵. De fait, émerge une géographie d'usages des espaces du quartier qui souvent ne coïncident pas. D'une part, il y a un usage intensif des espaces extérieurs proches des bâtiments universitaires qui a son point d'ancrage sur la place de la Trivulziana, ainsi qu'une pratique de consommation qui implique principalement les services liés à la restauration de la part des universitaires et de certains travailleurs. D'autre part, il y a un usage plus limité des espaces extérieurs par les habitants, principalement en soirée et lors des jours non ouvrés, moments lors desquels une grande partie des cafés et restaurants cessent de travailler. Il y a aussi un usage intermittent des espaces situés autour du théâtre Arcimboldi qui concerne en particulier certains cafés et espaces de stationnement de la part de citoyens qui n'habitent pas le quartier.

Très souvent, dans le débat citoyen autour de Bicocca, comme dans le point de vue d'une grande partie des habitants, cet aspect est considéré comme un élément critique du fonctionnement du nouveau quartier. Le phénomène est décrit comme une forme de ségrégation des populations qui fréquentent Bicocca à différents titres. De ce point de vue, le principe de la mixité fonctionnelle serait satisfait par défaut. Toutefois, l'expérience de Bicocca aide à réfléchir de manière plus attentive à la dimension temporelle en tant que variable non escomptée de la mixité fonctionnelle. Dans un contexte imparfait de la pratique de la mixité fonctionnelle, quel poids a une sorte de 'ségrégation temporelle' des fonctions actives, comme il advient à Bicocca, comparé à une forme de ségrégation spatiale des fonctions dans des lieux étendus et bien délimités, comme il advient dans une grande partie des projets urbains de la ville ? Le quartier, durant les jours non ouvrés, est ainsi décrit : « *le samedi et le dimanche sont les meilleures journées. La paix totale, tout le monde est détendu, comme je pense dans d'autres parties de la ville* »⁵⁶. Nous en venons à nous demander : le 'syndrome du quartier vide' lors des heures et des jours non ouvrés ne produit-il pas des effets similaires dans d'autres zones urbaines plus anciennes dont les images (auxquelles correspondent des valeurs immobilières élevées) sont toutefois toutes autres que négatives ?

Tout en prenant en compte de telles alternances dans l'activité des fonctions prévalentes, nous retenons que l'expérience de Bicocca représente, parmi les grandes

⁵⁵ Entretien avec Gabriele Ferraresi, 13 avril 2013.

⁵⁶ Entretien avec Gabriele Ferraresi, 13 avril 2013.

opérations de transformations urbaines qui ont concerné les villes italiennes, un des cas dans lequel le défi de la mixité fonctionnelle est le mieux articulé. Bien sûr, des marges d'action demeurent au regard des possibles espaces (et temps) de meilleure intégration de certaines activités liées aux fonctions majeures. Parmi les personnes interviewées, quelqu'un met en évidence le fait que l'établissement universitaire pourrait créer des occasions de formation et de discussion plus ouvertes aux citoyens sur des sujets qui pourraient aussi éveiller l'intérêt de ceux qui habitent dans le quartier : « *les seules possibilités de contact avec l'université ont été un questionnaire, il y a un certain temps, et cette entretien aujourd'hui. Pourquoi est-ce qu'ils ne font pas un cours d'économie ? La personne âgée ne doit pas être isolée, mais rester avec les jeunes. Des cours autres que de cuisine ou de gymnastique. Nous avons besoin de discuter et de comprendre les problèmes politiques, économiques, psychologiques* »⁵⁷.

Références bibliographiques

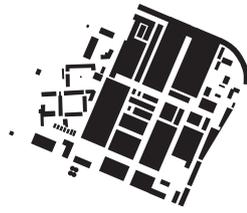
- Balzani A. (1995), *La fantasia negata. Urbanistica a Milano negli anni ottanta*, Marsilio Editori, Venise.
- Boeri S. (1986), «Appunti di viaggio tra i progetti del concorso per la Bicocca», *Urbanistica*, n.83, pp. 50-63.
- Boeri S., Lanzani A., Marini E. (1996), *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, Abitare Segesta, Milan.
- Bolocan Goldstein M., sous la direction de (2003), *Trasformazioni a Milano: Pirelli Bicocca direttrice Nord-Est*, Franco Angeli, Milan.
- Brunetta G. (1992), «Riuso delle aree industriali dismesse e riqualificazione delle periferie», dans Camagni R., Gibelli M.C, *op. cit.*
- Camagni R. (1992), «Conclusioni: una strategia per il progetto Bicocca nell'ambito del nord Milano», dans Camagni R., Gibelli M.C., *op. cit.*
- Ceccarelli P., Vittadini M. R. (1978), «Un piano per la crisi», *Urbanistica*, n.68-69, pp.58-88.
- Di Biagi P., Gabellini P. (1986), «Diciotto progetti concorrenti», *Casabella*, n.524, pp. 7-23
- Erba V. (1986), «Milano: analisi del Progetto Passante. Un delicato esperimento di riqualificazione», dans Barbiano Belgojoso A., Marescotti L., sous la direction de, *Il Passante ferroviario e la trasformazione di Milano*, Clup, Milan, pp.126-133.
- Gaeta L. (2007), «L'urbanistica contrattuale. Prassi e legittimità nelle scelte di piano», dans Bolocan Goldstein M., Bonfantini B., *Milano incompiuta. Interpretazioni urbanistiche del mutamento*, Angeli, Milan.
- Gabellini P. (1988), *Bologna e Milano: temi e attori dell'urbanistica*, Angeli, Milan.

⁵⁷ Entretien avec Elisabeth Reinhardt, 21 juin 2013.

- Gibelli C. (1992), «Il nord Milano del ciclo di vita dell'area metropolitana milanese», dans R. Camagni, C. Gibelli, sous la direction de, *Alta tecnologia e rivitalizzazione metropolitana*, Angeli, Milano, pp. 163-186.
- Graziosi S. (1986), «Alcune questioni sulla qualità e l'edilizia del settore terziario milanese» dans Barbiano Belgojoso A., Marescotti L., sous la direction de, *Il Passante ferroviario e la trasformazione di Milano*, Clup, Milan, pp. 87-93.
- Grandi M., Pracchi A. (1980), *Milano. Guida all'architettura moderna. Architettura, città e regime*, Zanichelli, Bologne.
- Gregotti V. (1986), «Le forme del realismo», *Casabella*, n.524, pp.2-3
- Gregotti V. (2001), «Un centro storico per la periferia», dans *Diciassette lettere sull'architettura*, Laterza, Bari.
- Hall P. e Hay D. (1980), *Growth Centers in the European Urban System*, Heinemann Educational, Londres.
- Mioni A. (1987), «Introduzione: questioni da dibattere sulla qualità urbanistica di Milano», dans Mioni A., Macchi Cassia C., *Milano, Lombardia: prospettiva qualità*, INU Lombardia/FrancoAngeli, Milan.
- Minotti L. (1989), «Reti urbane» dans Irer, Progetto Milano, *Trasformazioni territoriali e organizzazione urbana*, Angeli, Milan, pp.41-49.
- Morandi C. (2002), «La trasformazione delle aree industriali a Milano. una riflessione su alcuni recenti progetti», dans Dansero E., Gaime C., Spaziante A., sous la direction de, *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Alinea, Florence, pp.89-102.
- Oliva F. (1986), «Gli anni '80: la nuova concentrazione terziaria e il neocentralismo di Milano» dans Campos Venuti G. et al., sous la direction de, *Un secolo di urbanistica a Milano*, Clup, Milan.
- Oliva F. (2002), *L'urbanistica di Milano*, Editore Ulrico Hoepli, Milan.
- Pirelli L. (2002), «Pirelli-Bicocca: storia della fabbrica e del suo quartiere», dans N. Leotta, sous la direction de, *La nascita di una università nuova: Milano Bicocca*, Skira.
- Pirelli SpA (1988), *Progetto Bicocca. Invito alla progettazione urbanistica e architettonica di un centro tecnologico integrato*, Milan.
- Ponzini D., *Il territorio dei beni culturali*, Carocci, Roma, 2008.
- Riganti P. (2003), «Il concorso internazionale di architettura per la progettazione dell'area», dans Bolocan, op. cit.
- Secchi B. (1986), «Gli elementi di una teoria della modificazione», *Casabella*, n.524, pp. 4-6.
- Tosi A. (1986), «Problemi della concentrazione e diffusione di attività di terziario innovativo in Lombardia», dans Barbiano Belgojoso A., Marescotti L., sous la direction de, *Il Passante ferroviario e la trasformazione di Milano*, Clup, Milano, pp. 77-81.
- Visconti U., «Il confronto con il mercato mobiliare», dans Bolocan Goldstein M. (sous

la direction de), *op. cit.*

Vittadini M.R. (1984), «Il nuovo contrattualismo. Mutamenti di stile e mutamenti di significato nella politica urbanistica milanese», *Controspazio*, nn.2/3.



1921



1964



2013

carte 2.0

BICOCCA / **ÉVOLUTION DU BÂTI**



carte 2.1

BICOCCA / FONCTION DOMINANTE

0 125 250 500 mètres

1:15.000

Légende

- Habitat
- Activités tertiaires
- Industrie, artisanat
- Commerce
- Cafés, restaurants
- Hébergement hôtelier
- Culture
- Education et formation
- Espace de loisir
- Bâtiment en projet
- Non identifié



carte 2.2

BICOCCA / FONCTION REZ-DE-CHAUSSÉE

0 125 250 500 mètres

1:15.000

Légende

-  Habitat
-  Activités tertiaires
-  Industrie, artisanat
-  Commerce
-  Cafés, restaurants
-  Hébergement hôtelier
-  Culture
-  Education et formation
-  Espace de loisir
-  Bâtiment en projet
-  Non identifié



carte 2.3

BICOCCA / ESPACES VERTS

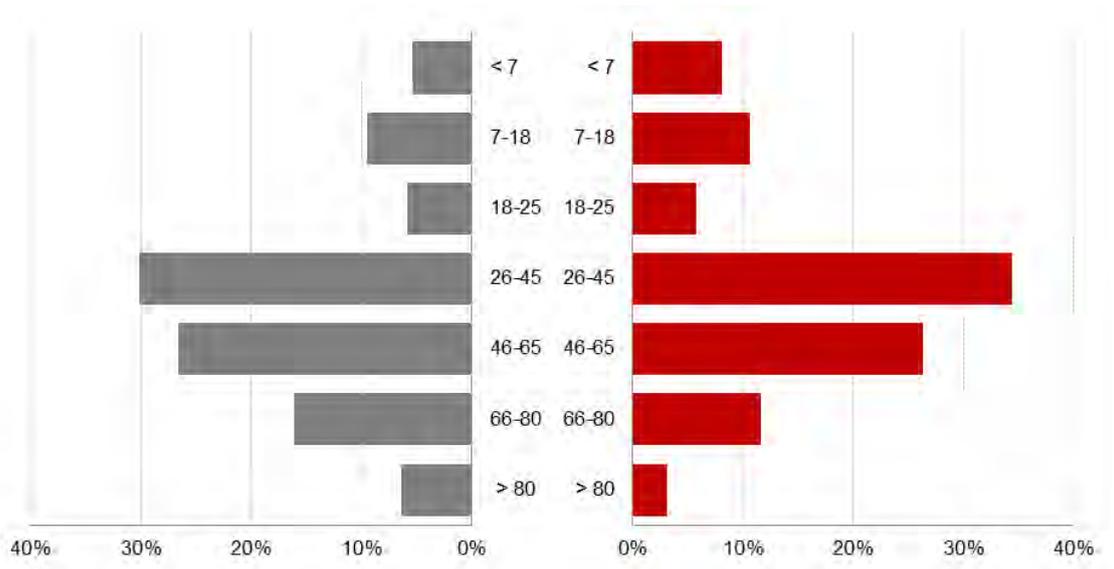
0 125 250 500 mètres

1:15.000

Légende

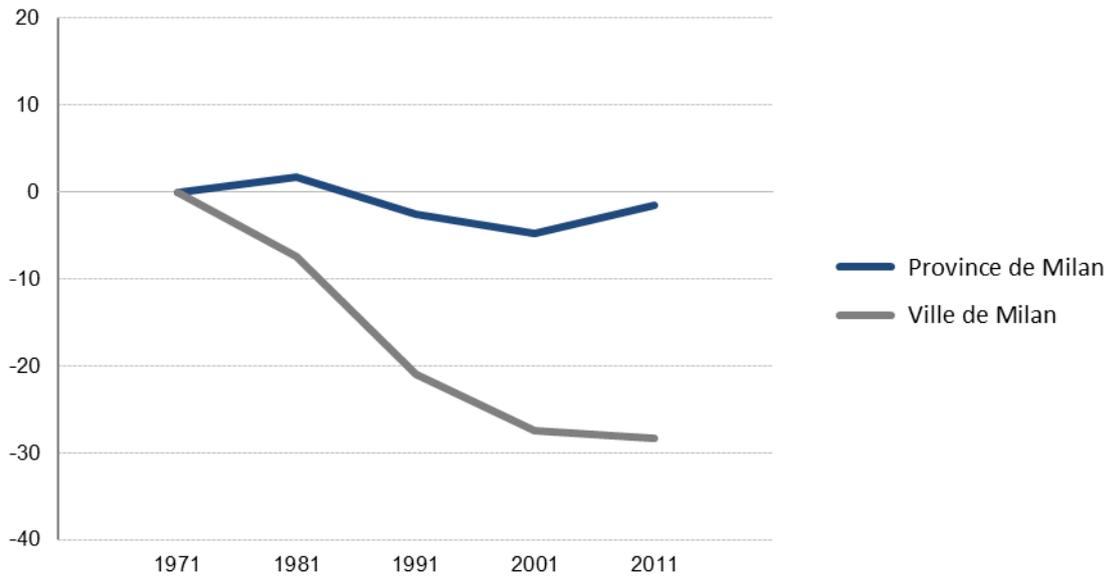
-  Espace vert
-  Eau

Graphique 2.1
Structure de la population à Milan et à Bicocca



Source: Comune di Milano, 2011

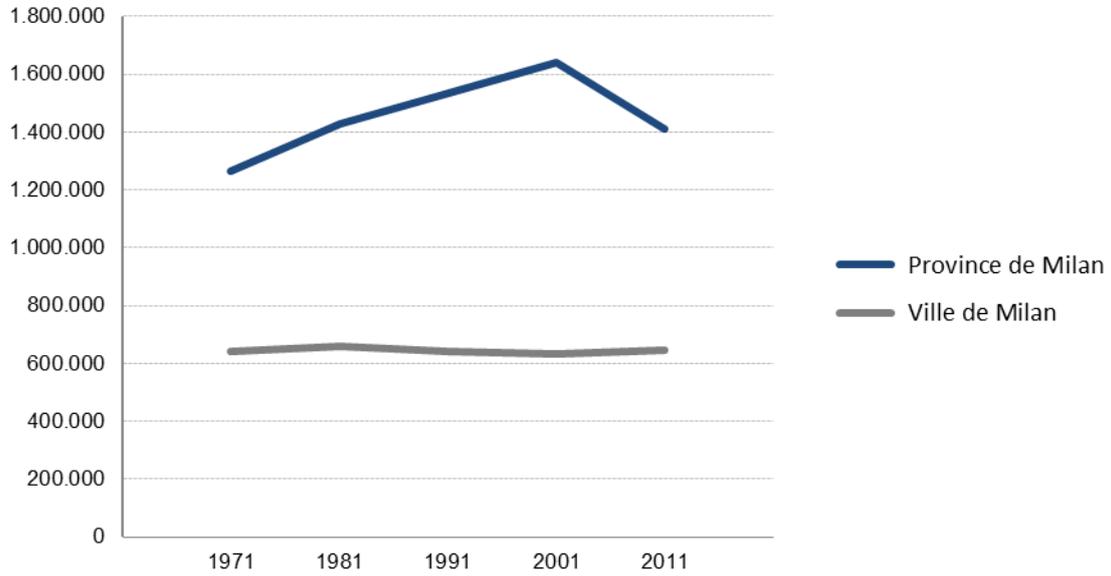
Graphique 2.2
Variation en pourcentage de la population (à partir de 1971)
de la Ville de Milan et de la Province de Milan



Source: Comune di Milano et ISTAT

Graphique 2.3

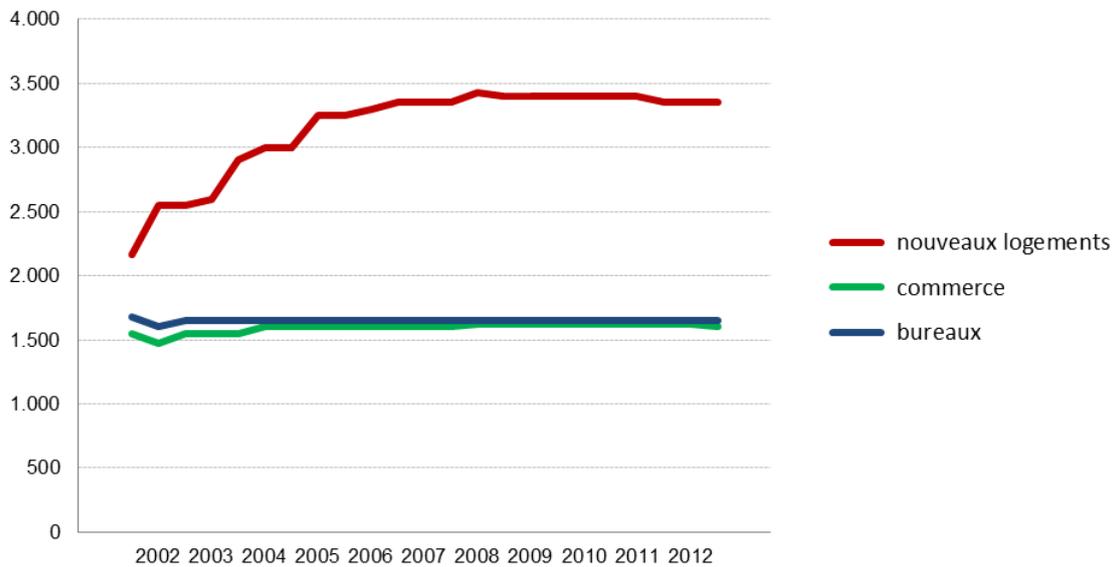
Variation du stock de logements (1971-2011) dans Ville de Milan et dans la Province de Milan



Source: ISTAT

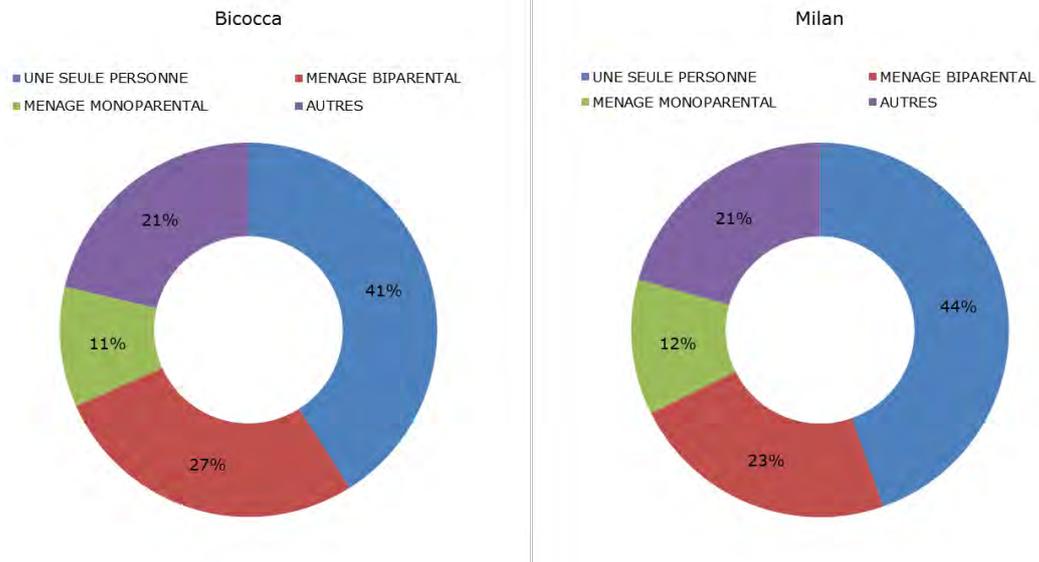
Graphique 2.4

Évolutions des prix dans l'immobilier (€/m²) entre 2002 et 2012 dans le site Fulvio Testi-Bicocca



Source: OSMI Borsa Immobiliare Milano

Graphique 2.5
Taille des ménages à Bicocca et à Milan



Source: Comune di Milano, 2011

Milano Bicocca, Dossier Photographique

3. Islands Brygge, Copenhague. Une mixité incrémentale

Jens Kvorning, Katrine Østergaard Bang, Bruno Tournay

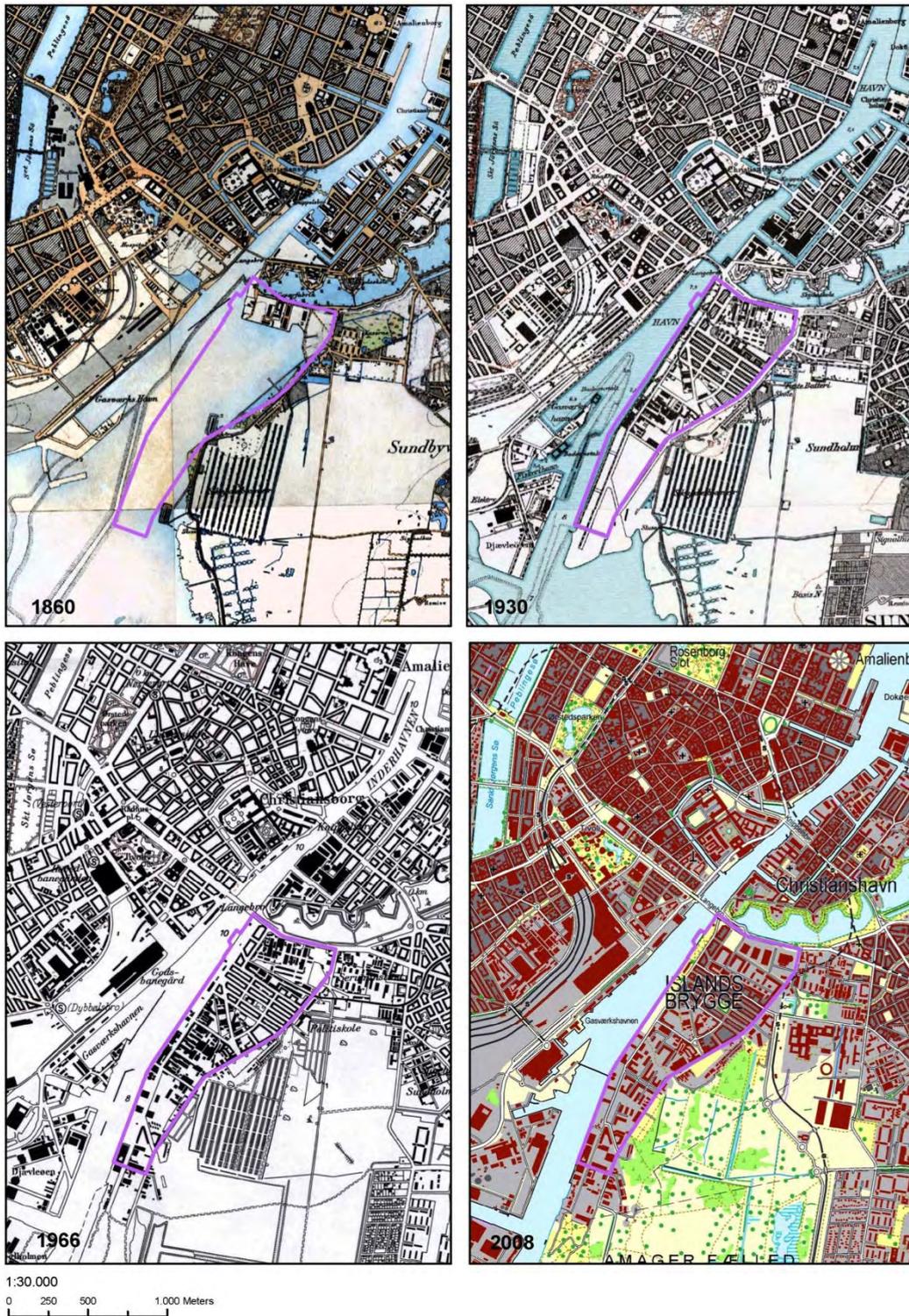
3.1. Contexte historique du quartier d'Islands Brygge

3.1.1 Formation

Le quartier d'Islands Brygge à Copenhague a été créé par remblaiement, cf. la série de cartes (figure 1). Un premier remblaiement de petite envergure et un nivellement du terrain avaient permis, à la fin du XIXe siècle, d'élargir les arsenaux et l'armurerie militaire désignée sous le nom de Ny Tøjhus (Nouvel Arsenal). Le remblaiement à proprement parler du quartier d'Islands Brygge a commencé au début des années 1900, suite à des demandes d'élargissement du terrain à des fins de production industrielle dans la région de Copenhague. Mais une fois la première partie des travaux de remblaiement achevée, cette zone a été utilisée pour la construction de logements, et non pour l'industrie, car les besoins de logement de l'époque étaient pressants et soumis à forte spéculation.

Le remblaiement s'est poursuivi vers le sud et les zones remblayées dans la phase suivante ont été dédiées à l'industrie. Sojakagefabrikken était le complexe industriel le plus important d'alors, destiné à presser les graines de soja pour en extraire l'huile ainsi que d'autres produits destinés à l'alimentation humaine et animale. Cette usine a été fondée et détenue par l'un des plus grands conglomérats industriels danois de l'époque, la Compagnie d'Asie Orientale, qui s'occupait de transport maritime et d'activités commerciales en Asie notamment, où elle possédait de grandes plantations. Autour de Sojakagefabrikken se regroupaient différentes industries de taille moyenne et vers le port, des silos et des bâtiments portuaires ont été progressivement construits pour le trafic maritime et les fonctions de chargement et de déchargement. Dans le nord du quartier d'Islands Brygge, dans le prolongement de Ny Tøjhus, se trouvait le siège principal de la Coopérative de la Capitale (Hovedstadens Brugsforening), issue du

Fig. 1 Cartes historiques



mouvement coopératif dirigé par les travailleurs, et qui comprenait des entrepôts, ainsi que des locaux de production et d'administration.

Les travaux de remblayage se sont poursuivis avec le remblaiement de la zone d'Amager Fælled, le dernier remblaiement ayant eu lieu à la fin des années 1960 dans le sud du quartier d'Islands Brygge. Jusqu'au début des années 1990, Amager Fælled a été utilisé à des fins militaires comme terrain d'exercice de tir, et était de ce fait interdit au public, de même que le terrain autour du Nouvel Arsenal qui est resté une zone militaire close jusqu'au début des années 1980.

Ainsi, pendant longtemps, Islands Brygge est resté une petite presqu'île fermée, reliée au nord seulement avec le reste de la capitale. Dans le sud, le long de la bordure du port, un petit quartier illégal s'était développé, appelé Nokken.

Sa situation isolée et l'image du quartier, en faisaient, jusqu'au début des années 1990 une zone qui se distinguait de bien des façons de la capitale dans son ensemble, et de ses autres quartiers ouvriers en particulier. Une grande partie des logements était constituée d'appartements d'assez petite taille, mais construits dans des maisons bien bâties. Seules les propriétés qui donnaient directement sur le port comportaient des appartements de plus grande taille. Une grande partie de la zone appartenait à une société immobilière privée qui menait une politique de location et d'entretien particulièrement habile. La structure de l'habitat était constituée de pâtés de maisons autour de cours très étroites, et fut considérée comme problématique dans les quelques premiers plans d'assainissement de la municipalité de Copenhague, alors même que l'habitat était bien entretenu et de qualité, comparé à d'autres quartiers ouvriers.

Les processus industriels de Sojakagefabrikken furent progressivement modifiés, induisant la fabrication d'un nouveau sous-produit, le chlore, qui constituait un grand danger en cas de fuite ou d'explosion et répandait des odeurs particulièrement nauséabondes aux alentours de l'usine. La fabrication exigeait en outre l'utilisation du mercure qui engendrait une forte pollution dans les sols et le port autour de l'usine.

La partie résidentielle du quartier était donc perçue, de l'extérieur, comme un lieu un peu étrange, désuet et peu agréable, voire dangereux. Cette singularité s'est affirmée et le quartier a conservé, jusque dans les années 1990, une structure commerciale très traditionnelle qui se reflétait dans une population de travailleurs également très traditionnelle et progressivement vieillissante. Mais c'est justement cette culture traditionnelle des travailleurs au sein du quartier d'Islands Brygge qui lui donnait sa force de cohésion.

Au début des années 1970, les habitants d'Islands Brygge s'organisèrent en un mouvement qui devint rapidement une organisation de poids. De petite taille, elle était composée principalement de jeunes activistes qui prirent l'initiative de mettre en place une organisation et parvinrent assez rapidement à obtenir le soutien d'une large majorité des habitants traditionnels du quartier. Les activités de cette association d'habitants portaient sur l'élargissement des surfaces non bâties dans ce quartier qui était densément peuplé, et sur l'amélioration des services publics, en particulier dans le domaine de l'éducation, mais concernait également la lutte contre la pollution de l'usine de Sojakagefabrikken et les dangers liés à cette industrie.

Un des résultats de cette activité a été de convaincre l'administration portuaire et la municipalité de Copenhague de céder les zones de quai restantes pour l'aménagement d'un parc portuaire que les habitants ont installé de manière temporaire lors d'un happening spectaculaire en un seul week-end. Le parc portuaire a été installé de manière permanente sous sa forme actuelle au cours des années 1994 et 1995 avec le soutien de la municipalité de Copenhague mais sous la direction de l'association des habitants du quartier. En 2000, le parc portuaire s'est également doté d'une maison communautaire et d'une maison de la culture, ce qui a permis d'élargir le champ des activités proposées mais en maintenant un fort ancrage local. En 2004, des bains ont été construits dans le prolongement du parc portuaire, modifiant de fait le statut du parc qui a perdu son ancrage spécifiquement local en s'orientant vers la capitale.

Dans les années 1970, de nouveaux bâtiments avaient été construits à l'est d'Islands Brygge pour accueillir les formations littéraires de l'Université de Copenhague. Or si, dans les temps qui ont suivi la création de ces formations, cela n'avait pas eu de véritable impact sur le quartier d'Islands Brygge, il ne fait aucun doute que ce nouveau résidant a contribué à la venue de nombreux étudiants dans cet ancien quartier ouvrier, comme cela a été le cas pour les autres quartiers ouvriers qui comportaient quantités de petites appartements bon marché. Mais à l'époque où l'université a été construite, le quartier d'Islands Brygge était encore très refermé sur lui-même et traditionnel ; il ne pouvait offrir grand-chose aux étudiants, et la plupart d'entre eux ne faisait que traverser le quartier pour se rendre à l'université sans s'arrêter à Islands Brygge. Au milieu des années 1970 a été construit l'hôtel SAS comme un gratte-ciel, dans l'une des anciennes zones militaires, à l'est du Nouvel Arsenal. Ce bâtiment n'avait pas non plus d'interaction avec le quartier traditionnel d'Islands Brygge. Mais l'université comme l'hôtel ont contribué à éveiller les consciences sur ce quartier quelque peu oublié de la capitale.

En 1980, une explosion s'est produite dans une partie de l'usine de Sojakagefabrikken. Il n'y eut que de dégâts matériels, mais le danger lié à ces installations a limité la reconstruction de celles-ci, et la production ayant été réduite, l'usine a fini par fermer définitivement en 1990.

Dans les années 1990, un nouveau quartier, l'Ørestad, est planifié sur une partie de l'ancien terrain de tir situé à l'est d'Islands Brygge, et ce quartier, qui était lié par son emplacement à la nouvelle ligne de métro, est pourvu d'une station entre Islands Brygge et l'Université. C'est ainsi que la partie nord d'Islands Brygge notamment, devient plus accessible. Mais la planification de l'Ørestaden a également suscité un nouvel intérêt pour cette partie de Copenhague, modifiant indéniablement l'image mentale de la ville : alors que jusqu'ici les relations se faisaient vers le nord et l'ouest, une nouvelle orientation vers la ville suédoise de Malmö s'opère, étayée par la liaison internationale autoroutière et ferroviaire, qui modifie la manière dont sont perçus les potentiels d'Amager – de même que la perception d'Islands Brygge au sein de la région se transforme, elle aussi.

3.1.2 Islands Brygge dans un contexte urbain élargi

La commune de Copenhague, noyau de la région de Copenhague qui compte 600 000 habitants sur les 1,8 million habitants de la région, était déjà entièrement construite dans l'entre-deux-guerres. Après la seconde guerre mondiale, presque toutes les nouvelles constructions ont eu lieu dans les communes autour de la capitale. La vie en banlieue dans son propre pavillon ou dans des habitations ouvertes à plusieurs étages était l'idéal qui prédominait alors, toutes classes sociales confondues. Cette transition vers les banlieues a surtout appauvri les quartiers ouvriers de la commune de Copenhague construits à la fin du XIXe et dans les premières décennies du XXe siècle, qui ont attiré alors de nombreuses familles vulnérables et des personnes qui avaient des difficultés d'insertion sur le marché du travail. De grandes parties de ces quartiers appartenaient à des investisseurs immobiliers qui n'investissaient nullement dans la rénovation des immeubles et n'avaient aucune hâte à réaliser des améliorations qui auraient pu accroître la qualité des logements.

Jusqu'aux années 1980, certaines parties du centre historique étaient également délabrées ou mal entretenues et comportaient un grand nombre de fonctions marginales. Cette dégradation et l'intérêt concomitant porté aux banlieues ont réduit d'autant l'intérêt d'investir dans la construction de nouveaux logements dans les quartiers du centre de Copenhague, et plus encore dans les quartiers ouvriers. En outre, la réglementation sur les loyers, le prix des terrains et de la construction interagissaient ensemble, rendant peu rentables la construction de nouveaux logements au centre-ville aux yeux des investisseurs immobiliers.

A la fin des années 1980, un nouvel intérêt pour les zones urbaines peuplées fait son apparition, ce qui peut être perçu comme la reconnaissance de la fin de l'ère industrielle, et comme l'une des nombreuses nouvelles orientations culturelles dont fait état le concept de postmodernisme. Les nouvelles orientations s'expriment à la fois comme de nouvelles cultures urbaines qui se vivent dans les cafés, les maisons de jeux, les nouvelles habitudes d'achat et les nouvelles façons d'utiliser l'espace urbain, mais aussi dans l'intérêt croissant de vivre au cœur des quartiers urbains, et dans la construction de nouveaux bureaux quand les quartiers du centre le permettent.

C'est ainsi que les nombreux ports et zones industrielles situés au centre, qui étaient demeurés vides sont devenus subitement intéressants pour les potentiels qu'ils renfermaient dans la redéfinition de l'espace urbain, alors que dix ans auparavant, ils étaient considérés comme l'expression des problèmes économiques de la capitale, parce que liés à la disparition des emplois du secteur industriel.

Ce nouvel intérêt pour la vie au cœur de la cité et la présence de grandes zones industrielles et portuaires libres ont donné la possibilité de créer de nouveaux logements et de développer une nouvelle structure sur le marché de l'immobilier et de la construction, dominé par un tout nouveau groupe de promoteurs. A la fin des années 1980, ces promoteurs ont élaboré des solutions de logement dans presque toutes les zones disponibles qui étaient avantageusement situées. Il est apparu alors que la ville pouvait se renouveler de l'intérieur au lieu de se renouveler par son expansion. Il est pourtant intéressant de remarquer que le regard que portent les promoteurs sur Islands Brygge n'est à aucun moment intéressé par les potentiels de ce quartier.

L'optimisme et l'euphorie qui caractérisaient alors ces nombreux projets et la vision urbaine qui en découlait se sont refroidis dès 1990-1991, à cause de l'écroulement économique du marché de la construction. Cela signifie que presque aucun des nombreux projets de construction planifiés n'a pu être réalisé à Copenhague avant la fin des années 1990, c'est-à-dire lorsque le marché de la construction a commencé à renaître de ses cendres.

Cette évolution de la vision de la ville et du marché de la construction s'est accompagnée d'une discussion sur l'internationalisation et la mondialisation, deux composantes importantes dans le débat social. La discussion conduit à mettre en premier plan le rôle de moteur de la ville dans l'économie nationale, et l'Etat danois commence à montrer un intérêt – et une préoccupation – plus soutenus quant à la capacité de Copenhague à s'affirmer dans la concurrence mondiale entre villes et régions. L'Etat porte une attention particulière à la compétitivité de Copenhague et décide alors de prendre une série d'initiatives qui ont pour but de renforcer la compétitivité de Copenhague, notamment en établissant un pont entre la Suède et le Danemark, en construisant un nouveau quartier, l'Ørestad, sur un terrain public, et en établissant une nouvelle ligne de métro.

A la fin des années 1980 et au début des années 1990, un important effort de restauration de la ville par les pouvoirs publics est engagé dans quelques-uns des vieux quartiers ouvriers. C'est le point culminant d'un long processus marqué par différentes tentatives d'intervention contre le délabrement urbain, qui intervient alors que de grands investissements sont lancés pour renforcer la compétitivité urbaine. Dans un même temps, le régime de la propriété de nombreux immeubles est entièrement modifié ; alors que, jusqu'ici, la majeure partie des immeubles situés dans les quartiers ouvriers appartenaient à des investisseurs privés, leur propriété est désormais transférée dans de nouvelles coopératives de logement, aidée en cela par la législation relative à l'obligation d'accorder l'option d'achat aux habitants. Ces changements suscitent un intérêt croissant pour le centre-ville et engendrent une modification progressive de la population dans la plupart des vieux quartiers ouvriers, où les habitants parmi les plus vulnérables cèdent la place à des étudiants et des familles plus aisées. Ces nouvelles formes de propriété accroissent fortement l'engagement des habitants pour élever la qualité des quartiers et les rendre plus attractifs.

Les initiatives des pouvoirs publics, l'intérêt croissant pour les quartiers du centre, la restauration urbaine financée par les deniers publics et la nouvelle orientation, idéologie apparue à la fin des années 1980 et au début des années 1990, sont autant de ferments qui modifient, directement et indirectement, la perception et les potentiels du quartier d'Islands Brygge.

Les logements existants d'Islands Brygge suscitent alors l'intérêt de nouveaux groupes de population, et même si le quartier ne fait l'objet d'aucune restauration financée par les pouvoirs publics, la formation des coopératives de logement et l'intérêt pour le logement urbain entraînent une modification progressive de la population et un remembrement des petits appartements en appartements plus grands, plus attractifs pour les familles et la clientèle aisée.

En ce qui concerne la nouvelle construction, l'intérêt général croissant pour les quartiers du centre, les changements de populations y résidant et les possibilités

d'investissement favorables dans les zones portuaires sont autant d'atouts qui rendent particulièrement attractifs, aux yeux des investisseurs immobiliers de la fin des années 1990, les zones industrielles situées au sud d'Islands Brygge.

La première transformation des zones portuaires de Copenhague s'était portée dans les quartiers du nord, près du centre historique et dans les quartiers plus aisés. Mais une fois achevée cette transformation et les prix ayant augmenté, ce sont les zones portuaires du sud qui suscitent l'intérêt.

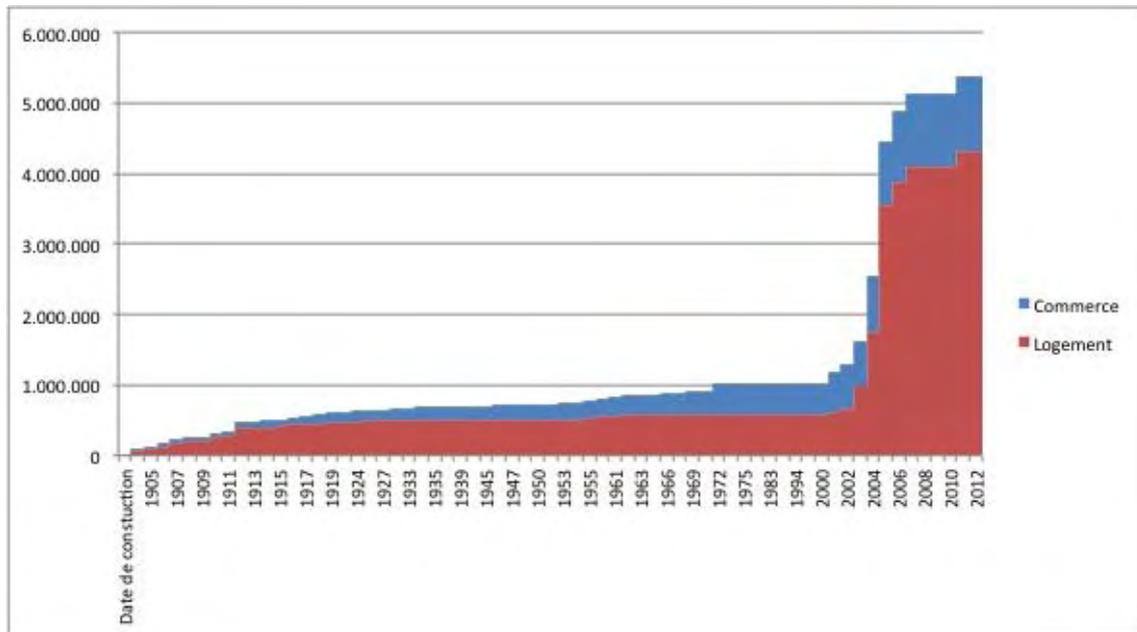
Alors qu'Islands Brygge au début des années 1990 était considéré comme un vieux quartier désuet et peu attractif, les potentiels liés à l'emplacement du quartier près du port, du centre-ville et du nouveau quartier de l'Ørestad sont soudain considérés comme tellement intéressants par les promoteurs immobiliers qui sont actifs sur le marché de la construction de Copenhague, que la vieille zone industrielle se voit très rapidement transformée en un nouveau quartier de mixité.

Le contexte économique

Lorsque le marché de la construction s'est remis à la fin des années 1990, après la récession de 1990-1991, les investissements lucratifs se sont portés sur la construction de bureaux jusque dans les années précédant le changement de siècle, époque où le marché devient saturé. Cependant, grâce à de nouvelles formes d'investissement et une haute conjoncture générale, c'est au tour de la construction de nouveaux logements de prendre de l'essor, notamment sur les terrains attractifs dont le port et la côte, jugés comme les emplacements les plus attractifs.

Dans ce contexte, les investissements se font avant tout dans la construction de nouveaux logements pour les particuliers dans les quartiers du centre-ville, et notamment le long du port. Dans un même temps, les prix du marché de l'immobilier connaissent une augmentation fulgurante. Cette période est un âge d'or pour les investisseurs immobiliers et les acheteurs privés, et le marché de la construction et de l'immobilier connaît une forte croissance, de l'an 2000 jusqu'à la récession de 2007-2008. C'est dans cette période, justement, que le nouveau quartier d'Islands Brygge se développe (figure 2).

Fig. 2 Constructions par année et par fonction 1905_2012



Source: Municipalité de Copenhague

3.2. Transformation et planification. Les acteurs de la transformation

Les réflexions sur l'utilisation future de Sojakagefabrikken, l'ancienne usine de tourteaux de soja, doivent être perçues dans le contexte d'alors, les aléas de la conjoncture économique et les différentes façons, mentionnées plus haut, d'appréhender la ville. Dans la partie suivante, nous allons mettre en lumière les intérêts et les approches des acteurs impliqués, et les changements qui ont eu lieu au gré des conditions, des potentiels et des points de vue qui se transformaient.

C'est le propriétaire de Sojakagefabrikken, l'usine de tourteaux de soja, qui a commencé à réfléchir sur la manière de transformer cette zone et il peut, en cela, être considéré comme l'acteur principal de cette transformation. Mais la municipalité de Copenhague, en tant qu'autorité chargée de l'aménagement du territoire, joue un rôle essentiel par sa compétence à définir les conditions et la composition de ce nouveau quartier, et en cela, elle est le deuxième acteur principal. Pour pouvoir cerner l'ensemble de ces acteurs, il est bon d'ajouter, à ces acteurs de premier plan, les conseillers qui sont dépêchés sur ce projet et les lobbies et institutions qui, d'une manière ou d'une autre, ont essayé d'influencer les plans concernant l'utilisation future de cette zone, et son agencement. Cette étude s'intéresse aux acteurs impliqués directement, elle ne se penche donc pas sur la manière dont les débats lancés par les médias ont traité la question et les décisions prises, ni sur la manière dont l'affaire a été traitée dans l'arène politique.

3.2.1 Le propriétaire

Le propriétaire, Sojakagefabrikken, a d'abord dû prendre en compte – une fois la production définitivement arrêtée dans les années 1980 – que cette zone industrielle était pour ainsi dire sans valeur à cause de la pollution importante dont elle était cause ; si importante même qu'un nettoyage de cette pollution, condition préalable à une nouvelle utilisation du terrain, aurait coûté plus cher que la valeur du terrain à cette époque. Sojakagefabrikken décide alors, sur avis des conseillers impliqués dans l'affaire, que la meilleure solution pour l'avenir était de laisser cette zone à l'abandon.

Mais à la fin des années 1980 et au début des années 1990, les anciennes zones portuaires font l'objet de nombreux projets de transformation, aussi bien au Danemark que dans d'autres pays occidentaux. Ces projets font parler d'eux pour les potentiels de transformation urbaine qu'ils renferment, et l'intérêt qu'ils suscitent provoque une montée des prix qui rend possible la réalisation de ces projets qui jusqu'ici étaient considérés comme irréalisables sur le plan économique.

Alors que les potentiels de cette zone commencent à être reconnus, Sojakagefabrikken et la société mère, Østasiatisk Kompagni, commencent à examiner les potentiels que peut apporter la transformation de cette zone, et elles se choisissent un directeur du développement provenant d'une des entreprises de la construction qui avait déjà développé des projets portuaires dans d'autres emplacements du port de Copenhague, ainsi qu'aux Docklands de Londres.

Dans un premier temps, la question économique domine, à savoir la manière dont il est possible de générer des profits durant le processus de transformation. Le point de départ n'est pas la formulation d'une vision d'ensemble, ni le plan ou l'aménagement du nouveau quartier. Il s'agit purement et simplement de calculs économiques.

Dans cette première phase du projet, une grande entreprise de la construction est assignée comme conseillère principale, puis elle est assistée d'un architecte réputé qui a pour tâche de produire des esquisses de la zone d'habitation, sans qu'il s'agisse pour autant d'un plan d'ensemble. A la fin des années 1990, il est fait appel au bureau d'architectes PLH, qui travaillait à l'époque sur le développement de Docklands à Londres, pour intervenir en tant que conseiller, et les parties impliquées sont impliquées comme conseillères en second, certaines étant des entreprises de conseil pour le développement urbain qui avaient coopéré dans les projets londoniens. Cette nouvelle équipe conseillère intervient alors que le marché de la construction au Danemark, qui était dans le plus profond marasme en 1990-1991, est en train de reprendre son essor. Le contexte de l'époque est donc marqué par un optimisme économique plus grand qu'à l'époque où les premières réflexions avaient été exprimées.

La nouvelle phase de l'examen des potentiels que suscite la transformation implique de nouveaux contacts avec la municipalité de Copenhague. L'une des questions importantes est le degré d'utilisation de la zone et la possibilité de passer outre les 110 %, qui étaient alors le niveau maximal autorisé par la législation nationale. Une telle augmentation du volume de la construction était, aux yeux de l'entreprise, une condition importante pour que le projet soit financièrement rentable.

Une autre condition importante pour la réalisation économique de ce projet concernait la construction de bureaux, car ceux-ci étaient très demandés sur le marché immobilier à cette époque.

Le propriétaire était responsable du développement du projet de transformation, il se chargeait des négociations avec la municipalité de Copenhague, et des contacts avec les différents promoteurs immobiliers. Dès que le processus prend fin et qu'une proposition d'aménagement du territoire est déposée, le propriétaire commence à vendre cette zone.

Dans cette première phase, il n'y a qu'un seul acteur puissant et qui est capable de voir l'intérêt à miser sur une haute qualité urbaine pour l'ensemble de cette zone. Mais à partir du moment où celle-ci est vendue à différents promoteurs immobiliers, la tendance est d'optimiser le rendement de chacun de ses morcellements, et non plus de voir comment faire converger les intérêts économiques et la qualité urbaine de l'ensemble de la zone. Cette tendance s'affirme davantage lorsque la crise économique se fait sentir et fait pression sur les promoteurs immobiliers.

3.2.2 Les conseillers

Les architectes employés par le propriétaire avaient pour mission d'élaborer une stratégie de transformation qui soit économiquement viable, mais ils étaient également inspirés par le désir, que le propriétaire partageait également en partie, de tirer profit de l'emplacement de cette zone en y apportant certaines qualités architectoniques pour en augmenter sa valeur.

Pour ces architectes, tirer profit de l'emplacement entre le port et le parc naturel de Fælleden devient un souci majeur. Un plan est développé, dont l'objectif central est de créer des canaux qui partiraient du port pour traverser la zone jusqu'à Fælleden, alors que Fælleden constituerait une jonction verte en direction du port. L'ensemble de la zone est alors sectionnée en différentes sections, et une grande partie des logements est mise en contact physique et visuel avec l'eau, les bandes de verdure ou Fælleden. Outre ces bandes de verdure et d'eau, le plan comporte un autre élément important, l'établissement d'une allée centrale qui rassemblerait l'ensemble des magasins de ce nouveau quartier, créant ainsi une artère urbaine.

Autour de ces objectifs principaux s'établit une série de terrains à construire. Pour les architectes, il était important que les logements sur chacune des sections à construire soient ouverts sur l'extérieur, alors que les urbanistes municipaux souhaitent un type de logement qui ressemble davantage au bloc d'habitation fermé, avec la césure classique entre les rues et places publiques, et les cours intérieures semi-privées.

Cette différence d'approche entre les architectes et les urbanistes municipaux souligne l'importance de la question du développement des nouvelles zones urbaines denses : les qualités qui doivent être choisies pour ces nouvelles zones de densité sont-elles celles de l'habitat des banlieues avec leurs espaces ouverts, ou les formes urbaines classiques et reconnues ? Cette question cruciale peut se poser d'une autre façon, qui est certainement celle qui a dû se présenter lors du processus de planification : est-ce que ce sont les qualités urbaines qui sont l'argument de vente destiné à la future clientèle

de cette agglomération, ou bien faut-il en privilégier les qualités récréatives ? Les architectes, dans l'évaluation de la stratégie urbaine à choisir, font prévaloir un habitat adapté aux familles avec des enfants contrairement aux autres parties urbaines denses, et sont de ce fait pour une structure d'habitat ouverte.

Une autre question, concrète mais complexe d'aménagement du quartier, concerne l'établissement des parkings. Le propriétaire et les promoteurs immobiliers présents en tant que conseillers, ont considéré comme économiquement irréalisable d'établir des parkings dans les sous-sols uniquement, et une solution médiane a été choisie en établissant certains parkings sur le terrain également.

En ce qui concerne la question de la mixité, les architectes ont exprimé le souhait de voir s'établir une mixité des fonctions, mais ce souhait n'a joué qu'un rôle mineur dans la manière dont ils ont élaboré leur plan. Ce sont les potentiels de l'endroit, et son emplacement entre le port et Fælleden, qui représentaient pour eux un atout majeur. En outre, les experts qui avaient l'habitude de travailler sur ce type de quartier, savaient d'expérience que la rentabilité du projet était conditionnée par la construction de bureaux.

La question de la mixité des fonctions dans ce quartier impliquait aussi celle d'une mixité entre l'ancien et le nouveau. Les architectes souhaitaient probablement réaliser cette mixité, mais ils ont estimé, comme le propriétaire, que le nombre de bâtiments susceptibles d'être réutilisés était très limité.

3.2.3 La commune de Copenhague

Pour la commune de Copenhague, la transformation de Sojakagefabrikken a fait l'objet d'un processus d'apprentissage, les urbanistes tirant parti des expériences obtenues lors de grands projets de transformation antérieurs. Selon le responsable du projet à l'époque, la municipalité de Copenhague était très attentive à ce que le projet d'Islands Brygge soit considéré comme un nouveau quartier de Copenhague et non pas comme une œuvre de remplissage, ce qui avait été le cas lors de la réalisation des premiers grands projets de construction près du port. Islands Brygge devait devenir un nouveau quartier de mixité urbaine, fonctionnant de manière indépendante avec l'éventail de services nécessaire et des espaces publics divers, mais contribuant également à l'essor de la ville ; ainsi pensaient les urbanistes municipaux qui voyaient dans ce quartier un ajout important à la ville, susceptible d'influer voire de renforcer le processus de modernisation urbaine.

Pour y parvenir, les urbanistes considéraient comme essentiel que l'accès au port soit ouvert au public. Le propriétaire ne s'y opposait pas, mais des divergences sont apparues lorsqu'il a fallu décider à quelle distance du port il fallait construire, et la hauteur des constructions.

A l'époque où la municipalité de Copenhague était en pourparlers avec le propriétaire, échangeant et précisant ses propres points de vue et ses exigences pour cette zone – les dispositions de loi sur la compacité fixaient à un seuil maximal de 110 % le coefficient d'occupation des sols. Une partie des négociations a donc porté sur l'opportunité de dépasser ce seuil. Le propriétaire avançait l'argument qu'il était nécessaire

d'augmenter jusqu'à 150 % le coefficient d'occupation des sols pour créer une dynamique économique dans cette zone. Les urbanistes municipaux voyaient les avantages d'une plus grande compacité pour la ville, mais ils étaient soumis à la législation et à l'interprétation de celle-ci par le ministère.

Suite à cette discussion, un calcul des surfaces a été réalisé en incluant les surfaces le long du port qui devaient rester libres comme espace public, dans le calcul du coefficient d'occupation et du coefficient des surfaces non occupées, ce qui a permis d'accroître légèrement la compacité de l'habitat pour chacun des terrains.

En compensation, les futures associations de propriétaires fonciers devaient prendre en charge la gestion et l'entretien des espaces accessibles au public le long du port. Ce modèle associant à des espaces privés un accès public était, à l'époque, une nouveauté dans la commune de Copenhague, en particulier lorsqu'il s'agissait de lieux aussi prééminents.

En ce qui concerne la partie fonctionnelle, la municipalité de Copenhague était d'avis qu'il fallait viser un équilibre entre l'habitat et le commerce sur les plus grandes surfaces à transformer. Cette position, selon le responsable de la planification urbaine, ne reposait pas sur des études approfondies de la mixité fonctionnelle, mais sur l'intuition et le sentiment qu'il était souhaitable de créer une ville où les fonctions se mélangent, et sur la foi que « l'habitat est source de vie ».

Malgré cela, Sojakagefabrikken est parvenu à convaincre le maire responsable de contourner ces dispositions générales destinées à établir un équilibre entre le commerce et l'habitat, en avançant l'argument que le financement du projet de transformation dépendait en grande part de la construction de bureaux.

Dans le plan d'urbanisme local, il a donc été décidé de ne pas appliquer la règle normale moitié habitat, moitié commerce, mais de fixer un seuil de 65 % pour la construction de bureaux dans les surfaces transformées, la municipalité estimant cependant qu'il était important de s'assurer un nombre suffisant de logements pour que le nouveau quartier fonctionne bien.

Quelques années après l'adoption du plan d'urbanisme local, et alors que le processus de transformation était déjà en cours, la demande change radicalement, et ce sont les logements privés qui sont les plus demandés. Or le plan d'urbanisme local n'avait pas pris en compte cette situation. Il existait un seuil de 65 % pour la construction commerciale, mais il n'existait pas de seuil pour les logements. A cause de cela, la majeure partie des transformations réalisées sur le terrain de Sojakagefabrikken a porté sur la construction de logements privés relativement chers. Le pourcentage de l'habitat représente environ 85 %.

La question portant sur la hauteur des bâtiments a également fait l'objet de négociations entre le propriétaire et ses conseillers d'une part, et les urbanistes municipaux d'autre part. Le propriétaire et les architectes souhaitaient construire des bâtiments de grande hauteur le long du port pour maximiser les profits qu'apportent les logements ayant vue sur le port. La municipalité a tenu à maintenir les mêmes hauteurs que pour le reste de la ville. De cette manière, la réutilisation des silos de grande hauteur a constitué une opportunité intéressante pour le maître d'ouvrage. Le propriétaire avait considéré au départ que la transformation des silos était un projet

irrationnel alors que les architectes avaient montré un certain intérêt pour cette idée. Mais à cause de la position de la municipalité sur la hauteur des constructions, les deux silos centraux représentaient l'unique opportunité d'utiliser des bâtiments de grande hauteur.

La réutilisation et le maintien des bâtiments existants était une priorité pour la municipalité plus que pour le propriétaire, mais dans le premier plan d'urbanisme local, la réutilisation de ces bâtiments n'est pas particulièrement privilégiée.

Les magasins étaient considérés par le propriétaire, les architectes et la municipalité comme essentiels pour le nouveau quartier, et tous souhaitaient les voir rassemblés le long de l'allée prévue pour cela, mais lorsque les dispositions du plan d'urbanisme sont définitivement formulées, le propriétaire et surtout les promoteurs immobiliers s'opposent à ce que ces dispositions imposent l'utilisation exclusive des rez-de-chaussée dans cette allée aux magasins ou à d'autres fonctions publiques. Les promoteurs souhaitaient avoir les coudées franches pour l'aménagement de l'habitat de façon à en retirer le meilleur rendement économique.

Les parkings constituaient aussi un problème complexe. Le propriétaire et les promoteurs impliqués dans la question considéraient les parkings en sous-sol et les garages comme irréalistes sur le plan financier, mais la municipalité pensait que la densité des logements rendaient irréalistes l'aménagement exclusif de parkings de rue. Un compromis entre ces deux points de vue a permis de fixer un seuil de 2/3 pour le nombre de parkings de rue.

3.2.4 Les groupes de riverains

Les groupes de riverains ont constitué une véritable force de pression dans le quartier d'Islands Brygge à la fin des années 1970 et presque jusqu'à la fin des années 1980. Ce phénomène était connu du grand public, et a conduit, au début de la phase de discussions sur les possibles transformations du terrain de Sojakagefabrikken, à ce que le directeur de la Compagnie des Indes Orientales (Østasiatisk Kompagni) demande au président de l'association des riverains et au conseil local quels étaient les souhaits des riverains à propos de ce projet. Ceux-ci ont répondu qu'ils souhaitaient un élargissement du parc portuaire de façon à empêcher toute nouvelle construction donnant sur le port. Le propriétaire a fait suite à leur demande, qui répondait également au souhait de la municipalité de Copenhague. Mais ce premier contact n'a apparemment pas mené à des négociations régulières avec les associations de riverains ni avec le conseil local, ce qui prouve que ces associations ont perdu de leur vitalité dans les années 1990. Durant ce processus, des propositions et des audits ont certainement eu lieu, mais il n'y a eu aucune négociation impliquant les associations de riverains dans les réflexions et discussions régulières.

3.2.5 Le plan d'urbanisme local

Si le propriétaire de la zone, Sojakagefabrikken, a pris l'initiative d'élaborer un plan de cette zone, c'est la municipalité de Copenhague qui est en charge de l'urbanisme et fixe, à l'aide d'un plan d'urbanisme local, le caractère et la composition de l'agglomération

future. Le plan local d'urbanisme, tel qu'il est prescrit dans le code de l'urbanisme danois, peut être utilisé pour réglementer de manière extrêmement détaillée, si tel est le souhait de la municipalité.

Au niveau de la structure générale, les principes émanant des conseillers du propriétaire ont été maintenus. Ainsi, le plan local d'urbanisme sert à déterminer un plan de construction basé sur une idée générale, à savoir tirer profit de l'emplacement situé entre le port et Fælleden de façon à ce que le port, d'un côté, fasse rayonner des canaux à travers la zone en direction de Fælleden, et que Fælleden, de l'autre côté, fasse une jonction de verdure jusqu'au port. Ces jonctions vertes et bleues forment la structure principale de la zone et sont définies dans le plan local d'urbanisme, comme le montre la carte du plan local d'urbanisme jointe en annexe. La structure élaborée par les conseillers du propriétaire a été elle aussi en grande partie maintenue, mais la municipalité a cependant exprimé le souhait d'une construction plus classique sous forme de blocs d'habitation, ce qui apparaît dans la demande de constructions en U permettant de créer un tracé de rues bien défini autour des plus grandes artères.

Les dispositions générales du plan local d'urbanisme spécifient l'importance de développer un « habitat attractif et une zone de services professionnels comprenant des logements de haute valeur architectonique » ce qui confirme que la longue promenade le long du port est une partie importante du plan et que la zone, par son emplacement, a une grande valeur pour la ville.

Certaines de ces dispositions stipulent qu'une condition préalable à l'aménagement du nouveau quartier est l'établissement de canaux, de bandes de verdure et du parc portuaire, ce qui représente l'unique moyen pour la commune de Copenhague de s'assurer que ces espaces accessibles au public soient réellement aménagés dans une zone qui reste essentiellement privée.

Le plan établit un fractionnement en deux sections séparées par une bande de verdure. La zone nord était destinée principalement à l'habitat, alors que la zone sud était réservée à des bâtiments professionnels et des bureaux. Le plan mentionne plusieurs fois le souhait de voir les magasins rassemblés autour d'une rue principale, la rue Axel Heidesgade. La législation danoise permet d'exiger que les magasins situés le long d'une rue particulière ne puissent être utilisés qu'à des fonctions de service public, mais cette possibilité n'est pas utilisée dans le cas de la rue Axel Heidesgade pour s'assurer qu'elle soit réellement « une rue de magasins à caractère urbain », et cela est probablement dû aux pressions exercées par le propriétaire et les promoteurs.

Le plan local d'urbanisme d'origine a été élargi deux ans plus tard avec un avenant prenant position sur certaines conditions qui avaient changé ou certains points restés imprécis dans le plan local d'urbanisme d'origine.

3.3. Transformation et réalisation du quartier

Le plan a été établi, comme nous l'avons déjà mentionné, à une époque où le marché de la construction à Copenhague était soumis à une flambée des prix, et donc à une fièvre d'investissement, ce qui explique pourquoi le nouveau quartier a été construit en un

temps record, comparé aux autres zones de transformation urbaine. Poussés par l'intérêt, quelques grands promoteurs immobiliers ont acheté la majorité de la zone. Ces deux conditions ont contribué à ce que le nouveau quartier ait un caractère assez homogène.

Alors que la municipalité avait porté son attention sur l'assurance que la part de l'habitat soit suffisante dans le nouveau quartier, les conditions du marché ont changé dans les temps qui ont suivi les débuts de la construction, de sorte que la partie du plan local d'urbanisme qui était prévue pour les bâtiments professionnels et les bureaux a été transformée en logements. La mixité fonctionnelle attendue au départ n'a donc pas eu lieu de cette façon, ni n'a eu l'envergure qui était prévue dans le plan.

Le souhait d'établir une artère centrale de magasins à caractère urbain dans la rue Axel Heidesgade n'a pas non plus été réalisé. Il existe aujourd'hui un petit supermarché à bas prix dans le coin de la rue, et le reste de la rue a des logements au rez-de-chaussée.

Les bandes de verdure et les jonctions d'eau ont été aménagées grâce aux exigences obligatoires d'aménagement qui constituaient des conditions préalables à l'autorisation de mise en service. Mais alors que les jonctions d'eau devaient être construites sous la forme de canaux dans le plan d'origine, celles-ci ont été réalisées sous la forme de bassins peu profonds dans les parties intérieures pour des motifs économiques. Le plan local d'urbanisme avait fixé certaines exigences quant à la forme des bâtiments, mais avait peu d'exigences quant à la forme architecturale des espaces ouverts, si bien que certaines rues et certains espaces publics ont un profil triste, alors qu'ils auraient pu avoir une bien plus haute qualité architectonique.

Le plan avait mentionné la mise en place d'un système piétonnier et cycliste traversant le port, mais n'avait pas précisé l'aménagement des espaces autour de celui-ci. Le pont est maintenant en place, et il a un grand effet sur l'afflux des piétons et des cyclistes dans cette partie du quartier, notamment le long du port, ce qui a permis d'intensifier l'activité dans cette zone. Mais jusqu'ici, le manque d'exigences pour l'aménagement de ces espaces a contribué à ce que la zone à laquelle mène le pont est un peu négligée voire déconsidérée, ce qui peut être vu comme le résultat des difficultés à appliquer les dispositions relatives aux espaces privés accessibles au public.

Le nombre de bâtiments conservés a été réajusté à la hausse durant le processus, permettant ainsi de conserver dans la partie sud de la zone un bâtiment de bureaux et un silo qui n'étaient pas considérés comme des bâtiments à protéger dans le premier plan d'urbanisme.

Les dispositions concernant les parkings dans le plan local d'urbanisme ont été entièrement exploitées par les promoteurs, et même s'il existe quelques parkings souterrains, la grande majorité du parking a lieu dans la rue. A cause de cela, la zone est à certains endroits encombrée de voitures, notamment lorsque les logements ont des places de parking de part et d'autre du bâtiment, ce qui amoindrit la qualité des zones récréatives proches.

3.3.1 Le mode de fonctionnement du quartier

Le mode de fonctionnement du quartier est utilisé ici pour décrire comment se déroule la vie quotidienne dans le quartier et quelle est la dialectique qui s'opère entre la forme et la structure urbaine d'une part, les formes de vie et le rythme urbain d'autre part. Dans une telle description, le champ d'observation doit nécessairement comprendre à la fois la partie nouvelle et ancienne d'Islands Brygge, la vie quotidienne dans ce quartier se déroulant à travers ces deux parties. Les observations doivent également être élargies, n'incluant plus seulement ce qui est nouveau et planifié mais prenant en compte les modifications qui ont eu lieu, telle la réutilisation de bâtiments et d'espaces urbains préexistants. La description du mode de fonctionnement du quartier se base, dans la première partie, sur différents types de statistiques et sur les observations des auteurs. Dans la seconde partie, elle se base sur les entretiens qui ont été réalisés auprès des habitants du quartier et des professionnels. La description est principalement contemporaine, mais elle est mise en perspective dans la mesure où elle se réfère aux changements qui ont eu lieu.

Pour la plupart des personnes interrogées, le quartier comporte une partie ancienne et une partie nouvelle, et cette différence est vécue par tous comme deux parties très différentes, tant pour la composition du quartier, que pour sa forme et son atmosphère.

Pour avoir une description plus nuancée du mode de fonctionnement du quartier, il est donc nécessaire d'introduire davantage de fractionnements, mais aussi de prendre en compte des zones qui ne font pas partie, administrativement parlant, du quartier d'Islands Brygge.

La zone qui est prise en compte dans cette description, se compose des sections suivantes (voir figure 3) :

1. L'ancien quartier d'habitations qui se compose lui-même de deux parties légèrement différentes. La zone comportant de petits pâtés de maisons orientée est-ouest, qui comprenait à l'origine de petits logements, et les trois pâtés de maison tournés vers le port, qui ont été construits par des propriétaires privés et comportent de plus grands logements. Dans l'ancien quartier d'habitations, une partie des appartements ont été remembrés et les habitants traditionnellement implantés dans le quartier ont été remplacés, de nouveaux magasins se sont installés et les commerces existants ont changé de propriétaire et de gammes de produits.
2. Le vieux quartier commercial resserré dans lequel se trouvait jadis la Coopérative de la capitale (Hovedstadens Brugsforening ou HB) comporte de grands entrepôts et des bureaux. Les entrepôts sont devenus des lieux populaires pour les entreprises créatives. Il y a quelques années, plusieurs grandes galeries de la capitale avaient choisi de s'y établir. Elles ont maintenant quitté le quartier mais de nombreuses entreprises liées au secteur de la musique, du design, de l'architecture, etc. s'y trouvent encore. L'ancien bâtiment administratif de HB a été repris par les services techniques et environnementaux de la municipalité de Copenhague qui emploie un grand nombre de personnes et reçoit de nombreux visiteurs. Cette section comporte en outre un supermarché discount et un supermarché ordinaire, ainsi qu'une bibliothèque.

3. Côté nord, le terrain de Ny Tøjhus a été transformé pour abriter quatre grands immeubles de bureaux et cinq grands immeubles d'appartements. Cette zone est considérée, du point de vue de la planification territoriale, comme faisant partie du quartier de l'Ørestaden, mais elle est contiguë au vieux quartier d'Islands Brygge, raison pour laquelle il n'est pas possible de décrire le mode de fonctionnement du quartier sans l'y inclure. Les 4 grands immeubles de bureau abritent de grandes sociétés d'ingénierie et des organisations, et toutes ont un important approvisionnement de services en interne qui les rend partiellement indépendantes du quartier alentour. Les immeubles d'habitation comportent principalement des logements privés.
4. Entre l'ancien quartier d'habitations et le nouveau quartier sur le terrain de Sojakagefabrikken se trouve une bande de terrain comprenant d'anciens immeubles commerciaux qui ont été partiellement rénovés, et qui sont maintenant en grande partie réutilisés. Là encore se retrouvent un grand nombre de ces entreprises dites créatives, des designers, des architectes, et de petites entreprises de conseil. Dans cette zone, la municipalité a placé, ces dernières années, de nouvelles crèches et garderies pour pouvoir répondre aux besoins d'une population plus jeune et plus nombreuse.
5. Du côté de la mer se trouve le parc portuaire qui s'étend maintenant sur tout le front d'Islands Brygge, et dont la partie sud comporte quelques bâtiments remis en état ainsi que quatre nouveaux bâtiments. Dans la partie nord, le parc portuaire comporte des bains et une maison de la culture. Deux de ces nouveaux bâtiments sont des bureaux qui abritent de grandes organisations. Les deux autres comportent des logements privés. Quant aux silos, ils ont été transformés en logements privés luxueux.
6. Sur le terrain de Sojakagefabrikken se trouve le nouveau quartier, Havnestaden, qui fait l'objet de cette étude. Il est devenu un quartier résidentiel avec quelques bâtiments commerciaux, notamment dans les immeubles rénovés.
7. Côté sud, un élargissement d'Islands Brygge est en cours de réalisation, et les parties qui sont achevées ont un impact sur la vie quotidienne dans la zone étudiée. Près de Sojakagefabrikken se trouve la maison « A » qui comporte des appartements hôteliers et dont le rez-de-chaussée est dédié à des fonctions de service public ; de fait, on y trouve un supermarché, une boulangerie, un centre de fitness, etc. Sur le long terme, ces services profiteront tant au quartier de Havnestaden qu'à son élargissement vers le sud.
8. Dans l'est du quartier se trouvent l'école et diverses crèches et garderies.

Fig. 2 Havnestaden : les différents quartiers



Certaines conditions ont leur importance dans le mode de fonctionnement:

- La *structure démographique de la zone*, le type d'emplois qu'on y trouve et l'offre des services.
- La *structure physique et spatiale* de la zone en termes d'espaces publics et récréatifs, le chevauchement ou la séparation des différentes fonctions, le raccordement ou l'isolement par rapport aux flux de transport urbains.
- *L'image du quartier*. Une condition importante mais moins facile à mesurer est l'image que véhicule le quartier. Celle-ci a une importance pour ceux qui souhaitent s'y installer, ceux qui souhaitent y placer une entreprise, et ceux qui souhaitent y faire prospérer leur magasin ou leur café. L'image du quartier et les nouvelles implantations influent l'une sur l'autre, et peuvent conduire à des dynamiques positives ou négatives : les nouvelles implantations peuvent renforcer la bonne réputation du quartier et attirer de nouvelles implantations qui elles-mêmes renforceront cette image. Une mauvaise image, en revanche, peut s'aggraver par le déménagement de certaines fonctions considérées comme positives, et l'aménagement d'autres fonctions qui sont considérées comme négatives ou simplement inintéressantes pour la vie urbaine.

A cela s'ajoute *l'équilibre local-régional*: un quartier peut être marqué par certaines fonctions et relations locales, ou son aménagement peut faire partie d'un ensemble urbain ou régional plus large - ou encore il peut coexister, dans le même quartier, des parties qui sont dédiées aux relations locales et à la vie locale, et d'autres qui sont principalement liées au cadre régional.

Ces quatre thèmes feront l'objet des paragraphes suivants.

3.3.2 La structure démographique de la zone

La *répartition par âge de la population* (voir fig. 3.1) montre sans équivoque que le quartier d'Islands Brygge a changé et joue un rôle nouveau dans Copenhague. La population du quartier a augmenté, plus jeune à Islands Brygge que dans le reste de la commune. En outre, la part des familles avec de jeunes enfants est plus importante que dans le reste de la commune. Cela s'explique par les déménagements dans les nouveaux quartiers, le terrain de Ny Tøjhus et Havnestaden, et le remplacement des habitants dans le vieux quartier d'habitations. Cet écart démographique signifie en soi qu'il existe un plus grand substrat pour les fonctions de service commerciales, et une grande probabilité que ce substrat est un peu plus varié dans l'offre de produits et de services qu'il ne l'était auparavant, dans la mesure où de nombreux indicateurs indiquent que le quartier est en train de faire la place à une classe moyenne qualifiée. Il est intéressant de souligner que la tendance vers un nombre croissant de personnes vivant seules dans les grandes villes qui prévalait depuis longtemps, et notamment à Copenhague, s'est réduite ces dernières années, remplacée par un nombre croissant de familles avec enfants. Cela est probablement dû à un effort ciblé sur le long terme de la municipalité de Copenhague qui souhaitait voir se construire davantage de logements pour les familles nombreuses, ce qui est le cas justement à Islands Brygge – mais aussi à la flambée des prix de l'immobilier et à la pression exercée par la crise financière sur le marché immobilier.

Les emplois qui se trouvent à Islands Brygge aujourd'hui sont avant tout administratifs, et dominés par les grandes sociétés privées, coopératives et institutions publiques. S'ajoutent un grand nombre d'emplois dans le secteur de la création, que l'on trouve auprès des petites entreprises, et dans une moindre mesure dans les services de réparation. Ces différents types d'emploi utilisent et influencent le quartier de différentes manières.

La carte (voir fig. 3.2) qui met en relief les fonctions présentes au niveau du rez-de-chaussée, indique sans équivoque que la plus grande partie des fonctions de service commerciales, magasins, cafés, etc. se concentre dans la partie ancienne du quartier. Sur le terrain de Sojakagefabrikken, seul un petit supermarché discount est apparu. Côté sud, où un chantier d'élargissement a commencé, le plan local d'urbanisme exige qu'il y ait des magasins et autres fonctions destinées au public présentes au rez-de-chaussée dans un pâté particulier, ce qui a formé un petit noyau de densité.

Il existe en tout quatre supermarchés dont deux dans le vieux quartier, et il existe également des magasins particuliers et des cafés. Il est caractéristique que la qualité des magasins spécialisés croisse, et que le nombre de cafés ait augmenté depuis le milieu des années 2000 jusqu'à aujourd'hui, sans pour autant qu'il y ait une forte concentration de ce type de fonctions.

Les services publics, que ce soit les écoles, les crèches et les garderies, se concentrent sur deux zones : l'une à l'est du quartier au pied de Fælleden, et dans la zone située entre le vieux quartier et le nouveau. Ces fonctions ont été mises en place à mesure que les nouvelles constructions voyaient le jour, et le niveau de qualité est relativement élevé, ce qui contribue à rendre la zone attractive pour les familles avec des enfants.

3.3.3 La structure spatiale

La structure spatiale est différente entre les différentes sections : dans le vieux quartier, la répartition entre les rues publiques, qui présentent un certain nombre de magasins au rez-de-chaussée, et les cours privées fermées, est traditionnelle ; il existe une seule grande place,, qui a été réaménagée il y a deux ans avec des terrains de ballon, une aire de jeu ainsi qu'un parking souterrain. Il existe en outre quelques plus petites niches, dont certaines fonctionnent comme petites places locales, alors que d'autres servent simplement à marquer plus nettement un changement de direction de la rue. Ces dernières années, de nombreux nouveaux services extérieurs ont été créés, dynamisant l'activité des rues, et le nouvel aménagement de la grande place avec ses terrains et de ballon, ses aires de jeu et l'ascenseur de parking a condensé la vie en ce point, traversé par un grand nombre de personnes différentes au cours de la journée.

Dans la nouvelle partie côté nord, la structure choisie est également une structure classique de blocs d'habitation, mais la plupart de ces pâtés de maison sont formés en U, de manière à s'ouvrir vers le sud. Tous les blocs d'habitation ont un parking souterrain partiellement abaissé, ce qui contribue, côté sud, à leur donner une forme de bastion soulignant un certain degré de vie privée, même s'il y a un passage d'une rue à l'autre à certains endroits. Côté sud se trouve un bassin traversant qui forme une zone de séparation vers la rue, et souligne cette allure de bastion. Le soir, les rues s'animent autour des aires de jeu, et le mélange entre la vie locale et le flux piétonnier à travers les rues semble avoir une interaction positive.

Des bassins d'eau ont également été créés autour des grands bâtiments de bureaux qui donnent à ces lieux une certaine monumentalité et découragent l'approche des bâtiments, même si ceux-ci sont ouverts et les espaces entre les bâtiments sont accessibles au public. A certains endroits, ces espaces ont le caractère d'une place, ils sont bien dessinés et de haute qualité, mais doivent, à plusieurs endroits, supporter le bruit de grand boulevard Amager Boulevard, qui est l'une des rues où la circulation est la plus intense dans Copenhague.

La zone de transition entre le vieux quartier et le nouveau est occupée par des crèches et des garderies avec leurs aires de jeu, qui donnent aux rues un caractère plus informel et local, souligné par les habitations qui bordent les rues et sont à cet endroit plus variées et plus basses. La grande place triangulaire, Kigkurren, est un lieu significatif ; laissée quelque peu à l'abandon, c'est cet aspect un peu négligé qui lui donne son caractère informel et détendu. A cet endroit se trouve également une petite entreprise de voitures à cheval et des écuries, ce qui contribue à la singularité de l'endroit.

Le nouveau quartier, lui, est construit avec des blocs d'habitation ouverts, dont la plupart possède des cours accessibles au public. Les cours sont variées, certaines sont joliment aménagées, d'autres sont très peu aménagées, et dans certaines, de larges surfaces de parking suppriment toute valeur récréative. Malgré ces différences de qualité, les cours sont souvent très actives en fin d'après-midi, lorsque les enfants et les adultes sont rentrés à la maison, ce qui montre que le quartier vit au rythme de la vie professionnelle de la famille. Le plus souvent, les rues sont remplies de voitures et peu attractives. Une partie des parkings souterrains reste vide, parce que les habitants ne souhaitent pas payer le prix élevé que coûtent ces places de parking. Quelques-unes

des personnes interrogées ont mentionné que les places de parking des rues du quartier étaient aussi utilisées par des gens de l'extérieur, car le quartier était situé hors des zones de stationnement payant de la commune.

Les bandes de verdure et les canaux se couvrent progressivement de végétation, et offrent la possibilité d'une promenade ou d'une pause, bien que l'architecture du paysage ne soit pas partout d'une qualité particulièrement élevée. Les observations qui ont été réalisées semblent montrer que la grande bande de verdure est utilisée pour la promenade, en particulier pour promener les chiens, alors que la promenade le long des canaux et des bassins ne semble pas être très utilisée.

Le parc portuaire est à la fois spacieux et fractionné en plusieurs sections. La section nord d'origine ne comporte que des habitations et des installations qui sont directement en rapport avec le parc, un restaurant, une maison de la culture, des installations de bain et des terrains de ballon. Elle se compose de surfaces de verdure ouvertes pour la détente et les bains de soleil, et la promenade le long du bord portuaire.

La section sud est la plus construite de cette zone de bordure, et à certains endroits, certaines surfaces sont utilisées pour des parkings privés, ou des aménagements destinés à créer une distance et protéger les appartements du rez-de-chaussée. Une promenade part, ici encore, vers le bord portuaire et s'inscrit dans un ensemble qui couvre le pont vers Vesterbro et les sentiers qui courent jusqu'au quartier de Sydhavnen.

Les différentes sections du parc portuaire accueillent aussi diverses opportunités de loisir. Côté nord, les bains portuaires et les grandes étendues de verdure ont créé une vie particulière, très intense surtout en été. Ce sont particulièrement de jeunes gens d'une vingtaine d'années qui se retrouvent dans ces lieux et profitent de l'été en combinant les loisirs de la baignade, des bains de soleil et des jeux de ballon, toutes ces activités possibles dans ces lieux créant, durant les journées ensoleillées, une vie intense du matin jusque tard le soir. Les personnes interrogées ici semblent indiquer que ces lieux ont une très faible interaction avec le reste d'Islands Brygge. Ce sont de jeunes gens d'autres parties de la ville et de la région qui s'y donnent rendez-vous, et ils ne sont pas intéressés par le reste d'Islands Brygge.

Au sud de la maison communautaire se trouvent également des étendues d'herbes dédiées aux bains de soleil, et la répartition par âge semble un peu plus large et les activités plus calmes. Ici encore, ce sont toujours des jeunes gens d'une vingtaine ou d'une trentaine d'années qui sont les plus nombreux. Ils ont la possibilité de combiner les bains de soleil, différents jeux de ballon et de pétanque. Les questions qui ont été posées à différents moments de la journée pendant deux semaines semblent indiquer que cette partie du parc portuaire est surtout utilisée par de jeunes gens provenant d'autres quartiers de la ville.

Entre ces deux sections, à l'abri des murs et des plantations, se retrouvent de vieilles personnes et à certains endroits quelques alcooliques qui profitent de l'été à distance des activités.

Dans la partie du parc portuaire qui se trouve sur le terrain de Sojakagefabrikken, une large promenade est aménagée le long du bord portuaire, mais couverte côté nord par

de grandes étendues herbeuses, et de l'autre côté par des habitations avec des aires de parking et des espaces de détente privés. Au-delà de la digue existante se trouve un pont en bois plus bas, très populaire pour la détente et les bains de soleil. La promenade est utilisée par les cyclistes et les piétons. Une circulation de type plus récréatif se conjugue à une circulation plus ciblée qui emprunte le pont piétonnier vers Vesterbro.

Au sud du pont piétonnier se trouve un petit port de plaisance qui interrompt le passage des piétons et des cyclistes le long du bord portuaire, et il faut contourner le port pour pouvoir poursuivre vers le sud. La jonction vers le sud sera modifiée à mesure que le quartier situé le plus au sud se construira.

Côté est se trouve Fælleden, qui offre des paysages récréatifs très variés et attractifs pour le jogging, la promenade ou la détente. Dans la zone de bordure entre Fælleden et Islands Brygge se trouve une bande de terrain occupée par une école, une garderie et une crèche, mais également une école d'équitation et le Parc Ballon, une ville de baraques très particulière remontant à la première guerre mondiale. Cette zone comprend de petits sentiers retirés et offre une vision très différente de celle que l'on trouve de l'autre côté de la rue Artillerivej, une sorte de parc avec des habitations, ou bien une mini-ville dans les bois. La proximité de Fælleden et ce mini-monde si particulier font du nouveau quartier d'Islands Brygge un lieu assez particulier.

3.3.4 L'image du quartier

Le quartier d'Islands Brygge, comme nous l'avons dit, a longtemps été considéré comme un lieu étrange, désuet et retiré de la ville, mais au début du XXI^e siècle, certaines parties des vieux entrepôts qui appartenaient à la Coopérative de la Capitale (Hovedstadens Brugsforening) ont été reprises par des galeries de Copenhague parmi les plus expérimentales, ainsi que par de petits bureaux d'étude et d'autres professions créatives, montrant un intérêt pour le quartier. Au milieu des dix premières années du XXI^e siècle, l'empreinte désuète du quartier a été remplacée par l'image d'un quartier expérimental riche de possibilités et de potentiels, plus encore que les autres quartiers ouvriers qui étaient jusqu'ici considérés comme des lieux féconds en activités un peu plus alternatives.

Quelques années plus tard, l'image d'Islands Brygge véhiculée largement par les médias tournait exclusivement autour des bains et du parc portuaire, et la commune de Copenhague comme les sociétés de tourisme ont utilisé ces bains pour promouvoir la ville.

Aujourd'hui, il est plus juste de décrire ce quartier en utilisant davantage d'images en référence aux différents groupes : car même si les galeries ont disparu, il existe encore beaucoup de petites entreprises créatives qui créent un environnement bien à elles et influent par ailleurs sur l'environnement du quartier. L'image qui en ressort est celle d'un quartier d'habitations confortable et central, destiné à la classe moyenne aisée. A cette image s'ajoute celle que véhiculent le parc portuaire et les cultures des jeunes.

Ces différentes visions du quartier sont liées en partie aux différentes zones qu'il comprend, et soulignent aussi le fait que les différents groupes qui l'utilisent ou qui y habitent n'interagissent que de façon limitée entre eux.

3.3.4 L'articulation des niveaux local-régional

Le quartier d'Islands Brygge forme-t-il un cadre de vie local, ou doit-il être vu dans son contexte régional ? La réponse ne saurait être catégorique.

Le parc et les bains portuaires peuvent être considérés comme des structures régionales, dans la mesure où ils n'ont qu'une relation limitée avec le reste du quartier. La vie qui s'y déroule s'explique par l'atmosphère urbaine dont elle dépend, qui est différente de celle d'Amager Strandpark. En réalité, il suffit d'une seule rangée de maisons sur le port pour maintenir l'illusion d'un parc urbain au caractère particulier. Les grands immeubles de bureaux ont une vie majoritairement indépendante du quartier. Certes, ils sont construits dans le quartier, mais ils sont situés sur la bordure du quartier et comportent un si grand nombre de services internes qu'ils n'utilisent pas ceux que pourrait leur offrir le quartier. Ils peuvent donc être considérés comme des structures régionales. Ils pourraient être situés dans d'autres lieux faciles d'accès et rester proches de la capitale et de l'aéroport, et se trouver dans un environnement qualifié d'attractif possédant une atmosphère urbaine. Les nouveaux blocs d'habitation situés sur le terrain de Sojakagefabrikken se considèrent comme une zone résidentielle. Son pouvoir d'attraction réside dans sa proximité urbaine, c'est-à-dire la capitale, mais aussi sa proximité avec l'ancien Islands Brygge qui reste proche mais non inclusif. Sa qualité, pour les habitants, est de pouvoir mener une vie calme et confortable à proximité des fonctions urbaines, mais sans que celles-ci représentent une gêne. La partie ancienne d'Islands Brygge connaît une forme de version modernisée du quartier isolé. Il s'agit de cultiver ce qui est local et proche, ce qui est à échelle humaine ; la proximité des magasins, du port et de Fælleden. Mais il s'agit aussi d'une proximité, et non pas d'une intégration.

3.3.5 Le fonctionnement du quartier selon les habitants

Les entretiens qui ont été réalisés avec les habitants du quartier, les employés et les propriétaires des entreprises, confirment qu'il existe de nombreuses manières de voir le quartier, et de nombreuses manières d'en faire usage. Nous avons sélectionné par la suite les thèmes principaux que les interviews ont mis en relief (il s'agit, entre autres, de deux couples habitant le quartier ont été interviewés, ainsi que deux propriétaires d'entreprise, l'un d'une boulangerie et l'autre d'un bureau d'architectes).

Un choix habitative de longue durée

Le premier couple habitait dans la partie ancienne du quartier, mais limitrophe à la partie nouvelle. Ils étaient tous deux d'une quarantaine d'années. L'un des enfants avait quitté le foyer, l'autre habitait encore à la maison. Tous deux avaient une formation

universitaire. L'un avait habité le quartier comme étudiant, mais ils l'avaient quitté après avoir eu des enfants et étaient revenus il y a sept ans parce qu'ils trouvaient que le quartier était très agréable à vivre, à taille humaine, et qu'ils souhaitaient vivre en ville. Pour eux, la partie ancienne et la partie nouvelle étaient très différentes, et les qualités qui les intéressaient se retrouvaient dans le vieux quartier.

Leur vie quotidienne était rythmée par leur travail et les transports. Tous deux travaillaient en dehors du quartier. La femme faisait quelques kilomètres à vélo pour se rendre à son travail, et en chemin, elle traversait certaines parties du quartier. Le mari travaillait plus loin et il prenait la voiture pour se rendre à son travail. C'est souvent lui qui faisait les courses au quotidien, et le plus souvent, il choisissait le supermarché situé dans le sud du quartier moderne, qui se trouvait sur sa route. Ils faisaient parfois leurs achats dans les magasins spécialisés du quartier, les considérant comme très importants pour l'atmosphère du quartier, mais préférant tout aussi bien profiter de ce que pouvait leur offrir le centre de la capitale. Ils n'ont jamais utilisé le parc portuaire autour des bains, mais ils sont allés parfois dans les endroits plus calmes de la partie sud pour faire un tour le long du port. Le mari a expliqué qu'il s'agissait davantage d'une question de génération que d'une distanciation, qu'il regrettait de ne plus avoir l'âge, mais sa femme trouvait que l'atmosphère y était désagréable. Le couple était propriétaire d'une maison de campagne, et leur semaine était programmée en fonction de leurs week-ends qu'ils passaient souvent dans leur maison de campagne, si bien que la manière dont ils utilisaient le quartier était liée aux choses pratiques ; il s'agissait d'abord de venir à bout des activités quotidiennes.

Ils avaient des amis dans l'immeuble et dans le quartier, certains étaient d'anciens camarades d'étude, d'autres amitiés s'étaient nouées par leurs enfants ou par leur voisinage, et ils avaient également un cercle d'amis hors du quartier. La femme ne pouvait en aucune façon s'imaginer vivre dans la partie nouvelle du quartier, qu'elle trouvait stérile voire ennuyeuse, et souhaitait continuer à vivre dans la partie ancienne d'Islands Brygge. Son mari n'était pas contre le fait d'habiter dans la partie nouvelle du quartier, à condition que leur appartement soit situé dans un endroit suffisamment attractif.

Après avoir quitté la suburbanisation

L'autre couple habitait dans le nouveau quartier. Ils avaient tous deux la cinquantaine et s'y étaient installés cinq ans auparavant lorsque leurs enfants avaient quitté la maison. Ils habitaient auparavant dans un pavillon de province loin de Copenhague, mais avaient souhaité vivre à Copenhague car le mari y travaillait, et sa femme souhaitait trouver un emploi dans Copenhague.

Leur vie quotidienne était rythmée par le travail, et le fait qu'ils avaient deux chiens à promener, qu'ils aimaient tous deux marcher et faire du jogging. Ils allaient tous deux au travail en vélo, ce qui leur faisait traverser différents coins du quartier, selon le temps qu'il faisait et leur état d'esprit. Ils faisaient une longue promenade le soir, le plus souvent à Fælleden mais aussi le long du port. Il était rare qu'ils passent du temps dans le parc portuaire, mais ils le traversaient souvent au cours de leurs promenades. Ils faisaient surtout leurs courses dans les supermarchés, notamment dans celui qui se trouve au sud de leur habitation. Ils connaissaient cependant toutes les petites

boutiques de denrées alimentaires du quartier, et ils y faisaient leurs courses de temps en temps.

Cette famille passait également le week-end dans une maison hors de Copenhague, si bien qu'ils étaient rarement en ville le week-end. Ils faisaient beaucoup d'achats un peu plus spécifiques dans la ville de province près de leur maison de campagne, parce qu'ils avaient plus de temps pour cela, ce qui n'était pas le cas au quotidien.

Ils étaient très contents d'habiter le quartier et appréciaient en particulier la tranquillité de ce nouveau quartier, tout en étant proches de la ville et de tout ce qu'elle offrait, et proches de leur travail.

Ils avaient eu aussi l'heureuse surprise de pouvoir se faire de nouveaux amis plus rapidement dans leur voisinage que dans la longue période durant laquelle ils avaient habité dans leur pavillon. Ils rencontraient plus de gens que lorsqu'ils habitaient en province, et les amitiés s'étaient établies plus rapidement à travers le voisinage, la copropriété, et dans les différentes occasions de rencontre.

Un investissement commercial clairvoyant

L'une des commerçantes interviewées est propriétaire, avec son mari, d'une boulangerie. Ils possèdent également un café et un assortiment de mets de luxe. Ils ont tous deux une formation de cuisinier et ont travaillé dans des restaurants renommés. Ils se sont installés dans le quartier en 2005 avec l'envie de s'établir à leur compte, et ils ont vu les possibilités qu'offraient les changements survenus à Islands Brygge. Au début, ils ont loué un local commercial ressemblant à celui qu'ils ont maintenant, mais les conditions contractuelles n'étaient pas suffisamment claires. Puis ils ont ouvert un magasin dans le quartier d'Ørestaden, mais les distances étaient trop importantes, et l'emplacement du local commercial qu'ils louaient était mal choisi car les clients n'étaient pas assez nombreux. C'est alors qu'ils ont trouvé de nouveaux locaux et ont décidé de revenir à Islands Brygge il y a trois ans de cela. Ils y ont établi leur commerce actuel qui va bon train. Celui-ci est situé dans la partie la plus au nord du vieux quartier, près du port. L'assortiment de produits, des pains et des gâteaux coûteux, est plutôt luxueux. Leurs clients ont deux provenances : les grands immeubles de bureaux et les employés des services communaux qui sont de bons clients, et viennent faire leurs achats aux moments des fêtes d'anniversaire et des vacances. Le deuxième groupe de clients provient des grands appartements situés dans le vieux quartier, où habitent maintenant de nombreuses familles aisées. La propriétaire ne pense cependant pas que les habitants du nouveau quartier sont leurs clients. Elle pense que cela s'explique par la distance, et par le fait que la crise économique a touché de plein fouet les personnes qui avaient acheté des appartements chers. De manière générale, leur commerce était dans un secteur où les aléas économiques se faisaient particulièrement sentir, car la consommation des produits de luxe est toujours en baisse en temps de crise. Les visiteurs du parc portuaire ne faisaient pas partie de leur clientèle, et la propriétaire pensait que les étudiants de l'université non plus ne venaient pas souvent.

Un cabinet professionnel en quête de nouveaux espaces

Le deuxième professionnel est propriétaire d'un jeune bureau d'architectes qui compte 25 employés. Le bureau a déménagé il y a cinq ans du quartier de Nørrebro pour venir s'installer à Islands Brygge. Il avait deux raisons à cela : l'image du quartier et le fait qu'il était possible de trouver des locaux en location dont le prix était nettement inférieur aux autres quartiers du centre. Le propriétaire et les employés qui ont participé à l'entretien ont déclaré qu'ils étaient contents de se trouver à Islands Brygge, un quartier agréable et au charme désuet, avec une vie urbaine qui ne « perdait pas la tête » comme l'ont dit certains. Les employés profitaient du quartier pour acheter leur déjeuner et d'autres denrées de première nécessité. Même si la plupart des employés sont jeunes, ils n'allaient ni dans le parc ni dans les cafés du quartier. Ils ont organisé quelques petites fêtes dans le cadre du bureau d'études, en s'installant dans un des coins tranquilles du parc portuaire, ou en choisissant un café du quartier, mais pour leur usage individuel ou leurs déjeuners professionnels, ils ont utilisé d'autres quartiers de la ville. Le nouveau quartier était considéré par le propriétaire comme problématique, en particulier à cause des nombreuses voitures garées qui nuisent aux qualités auxquelles on pourrait s'attendre des appartements, qui sont tout à fait corrects par ailleurs. Le bureau d'études déménagera d'ici quelques mois dans un autre quartier car il a besoin de locaux plus grands et ne parvient pas à en trouver à Islands Brygge, à un prix convenable pour un bureau d'études. Pour son propriétaire, la qualité particulière d'Islands Brygge était son calme et sa tranquillité, alors même que tout était à portée de main. Le parc portuaire, lui, était considéré comme un lieu où la vie urbaine perdait la tête.

3.4. Conclusions

3.4.1 Réflexions à propos de la mixité fonctionnelle

La mixité fonctionnelle apparaît à la fois dans la littérature et chez les personnes interviewées dans cette étude, comme un concept pavé de bonnes intentions, certes, mais également très imprécis. Dans le débat de principe que soulève la littérature spécialisée, ce concept sous-entend le postulat ou l'idée qu'un mélange des fonctions conduirait à un meilleur fonctionnement du quartier, tant d'un point de vue social et culturel, qu'économique et environnemental. D'un point de vue social, il y aurait plus d'habitants ayant des origines sociales et des activités différentes dans le quartier. D'un point de vue culturel, les gens plus nombreux et porteurs de différentes cultures se rencontreraient pour créer des formes culturelles nouvelles. Un tel mélange est fécond pour créer différents types d'activités culturelles. D'un point de vue économique, la mixité du quartier est plus résistante aux aléas de la demande, et certaines structures et fonctions peuvent avoir une double utilisation. D'un point de vue environnemental, la mixité fonctionnelle permet de réduire la distance aux services qui sont nécessaires et donc d'augmenter la circulation des piétons et des vélos, et de réduire la circulation des véhicules et donc la consommation des ressources pour les services nécessaires et

la fourniture en énergie. Mais il est rare que ces atouts soient exposés dans la littérature spécialisée, explicitant où et comment les efforts doivent porter pour obtenir les rendements prévus, ou à quel niveau il faut faire intervenir la mixité fonctionnelle : est-ce au niveau du quartier, du bloc d'habitations ou du bâtiment ?

Cette étude souligne également que ni les urbanistes municipaux, ni les conseillers du propriétaire n'ont une idée claire de la manière dont ce concept doit être mis en pratique. Il semble manifeste qu'il s'agit là d'une notion considérée, sur les forums professionnels, comme vertueuse, mais qui a des difficultés à s'ancrer dans le processus de planification. Le concept de mixité fonctionnelle est considéré, par les parties impliquées dans cette étude, de manière si ouverte et flexible qu'il laisse cours aux négociations sur le bien-fondé d'un équilibre entre le commerce et l'habitat, ou la possibilité de modifier le rapport à 1:2.

L'intention de faire usage de la mixité fonctionnelle ne semble pas non plus mener à une discussion permettant de déterminer si certaines structures spatiales seraient meilleures que d'autres pour laisser la place à un chevauchement des activités qui serait le résultat d'un mélange des fonctions.

Les effets attribués à la mixité fonctionnelle dans la littérature ne semblent pas, dans le cas présent, avoir été véritablement pris en compte dans le processus de planification. Cela ne signifie pas qu'il ne s'agit pas d'une mixité fonctionnelle dans notre cas, ni qu'il faut réfuter les effets positifs de ce qui a été planifié et réalisé. On peut manifestement parler de mixité fonctionnelle au niveau du quartier : il existe un équilibre approximatif entre les lieux de vie professionnelle et les lieux d'habitation, mais cet équilibre est atteint dans notre cas en plaçant un quartier résidentiel assez étendu aux côtés de larges surfaces entièrement dédiées à des bureaux, ou en plaçant de grands ensembles de bureaux aux côtés des zones résidentielles. Le nouveau quartier apparaît donc comme une série de zones monofonctionnelles serrées les unes contre les autres, mais aussi comme un quartier où ces nouvelles zones n'interagissent pas ou peu entre elles.

De même que ces nouvelles constructions forment des sections mono-fonctionnelles et spécialisées, il existe également une véritable spécialisation de l'espace public. Le parc portuaire avec ses bains est un espace urbain – durant les mois d'été surtout – qui s'adresse à certaines catégories d'âge provenant de toute la région, et non un espace urbain fortement ancré dans la vie sociale locale du quartier. Mais le quartier n'en profite pas moins de cette zone spécialisée et désintégrée en termes d'image.

Seul le vieux quartier permet ce mélange plus étroit de fonctions commerciales et résidentielles, qui répond à l'image la plus souvent véhiculée dans la littérature et les forums professionnels de ce qu'est la mixité fonctionnelle. Mais ici, les commerces sont d'abord et avant tout représentés par des magasins et de petites entreprises de service et de bureaux. Ce mélange a existé avant la construction du nouveau quartier, mais on peut constater que celui-ci a eu un impact significatif sur le vieux quartier par les extensions et les ajouts qui ont été réalisés : l'arrivée de nouveaux magasins et cafés variés, une augmentation du niveau de qualité dans de nombreux magasins et l'image d'un quartier devenu à la fois intéressant et original.

Il s'agirait donc, plutôt que de constater que le quartier ne répond pas aux critères de mixité fonctionnelle préconisés par la littérature spécialisée, de se demander dans le cadre de cette étude de cas, si les représentations de l'impact de la mixité fonctionnelle dans la littérature ne sont pas naïves et éloignées des réalités économiques de nos jours et des attentes que les habitants ont de la vie urbaine. En d'autres termes, le quartier d'Islands Brygge, dans sa version actuelle – si l'on reconnaît la manière dont le marché de la construction et du logement fonctionnent et les idéaux prônés par ces marchés – n'est-il pas l'expression d'une manière réaliste, mais 'juste', de développer une ville intégrée ?

Les bureaux ont pris une telle envergure qu'ils ne peuvent pas être intégrés de la façon dont cela se produit dans les centres-villes traditionnels : Les grands immeubles de bureaux comportent une série de fonctions que l'entreprise et ses employés recherchaient auparavant dans leur environnement urbain, et leur taille contribue à les considérer différemment dans la ville. En ce qui concerne les habitants, ils attendent d'un quartier résidentiel moderne qu'il leur procure un environnement serein et sûr autour des habitations, et une certaine proximité des fonctions urbaines – c'est-à-dire une structure urbaine dans laquelle la zone résidentielle crée sa propre enclave à proximité d'autres fonctions. Ces attentes semblent avoir été satisfaites dans le nouveau quartier d'Islands Brygge.

Si l'on se penche sur les effets souhaités d'un point de vue environnemental, c'est-à-dire davantage de déplacements à vélo et à pied, et une fourniture d'énergie et d'autres services qui soit efficace, il semble que le quartier, dans sa structure actuelle, soit en mesure de satisfaire à ces exigences. Reste à savoir si un mélange plus radical entre les différentes fonctions aurait un impact significatif dans ce domaine.

Le choix varié de magasins et de cafés, qui fait également partie des critères ou des attentes, ne fait pas défaut non plus. Mais sur ce point justement, il est bon de souligner qu'un grand nombre d'attentes sur le quartier intégré qui sont décrites dans la littérature, se basent sur une structure de vente qui n'existe plus. Ces dernières décennies ont connu l'avènement des grandes concentrations et des modifications de structure dans le secteur de la vente, au point que les images que l'on peut avoir d'une rue de magasins variés ne peuvent pas se réaliser dans un nouveau quartier.

Même si l'on peut considérer, de manière pragmatique, qu'Islands Brygge représente ce qui peut être atteint pratiquement en termes de mixité fonctionnelle, cela ne nous empêche nullement de souligner des erreurs ni de mentionner ce qui aurait pu être mieux réalisé pour obtenir les effets recherchés avec le concept de la mixité fonctionnelle.

Il eut certainement été préférable de s'assurer que la transition entre les différents types de zones intègre les activités présentes de part et d'autre de façon à ce que celles-ci puissent se rencontrer.

Il aurait été profitable de rehausser la qualité des espaces de plein air et d'avoir un système différencié d'espaces publics.

Les résultats auraient été meilleurs si les magasins et autres fonctions publiques avaient été tenus de s'installer dans certaines rues ; et si, pour pallier au manque de magasins, les institutions publiques avaient été utilisées comme « substituts ».

3.4.2 Ce que nous apprend le cas sur la mixité fonctionnelle

Eclairage 1 - Importance de la structure locale et de la structure de propriété dans l'impact des stratégies de mixité fonctionnelle

L'étude d'Islands Brygge montre que l'impact traditionnellement attendu de la mixité fonctionnelle n'apparaît pour ainsi dire que dans le vieux quartier. Elle souligne que la structure physique comme la structure de la propriété et des prix sont des éléments essentiels d'une politique de mixité fonctionnelle réfléchie.

Le vieux quartier comporte un grand nombre de petits baux situés au rez-de-chaussée destinés à l'origine à des magasins. A mesure que le nombre de petits magasins a diminué, certains de ces baux ont été transformés en logements, mais il reste encore un grand nombre de baux que l'on essaie de louer à des magasins, à des cafés, à des professions libérales ou à des entreprises de réparation de petite taille. L'offre est étendue si bien que les loyers sont relativement bas, et il est assez facile d'avoir accès à un bail de ce type. C'est tout le contraire dans la zone nouvellement construite, où il n'y a que des immeubles entiers de bureaux ou des immeubles d'habitation dont le rez-de-chaussée également est aménagé avec des appartements de façon à en obtenir le meilleur rendement en termes de loyer. Cela signifie que dans ces zones, il n'y a aucun bail disponible pour des magasins ou des professions libérales, ou bien que les locaux disponibles ne sont prévus que pour une fonction particulière, le contrat étant négocié au stade de la planification et le loyer étant bien plus élevé car le bail est spécifiquement prévu pour de petits supermarchés, par exemple. En conséquence, les possibilités de lancer de nouveaux types de magasins, de cafés, ou de petites professions libérales à mesure que le quartier se développe et mûrit, ne peuvent être satisfaites dans les zones nouvelles, mais uniquement dans l'ancien parc immobilier. C'est la raison pour laquelle c'est seulement là que l'impact des stratégies de mixité fonctionnelle – sous la forme de magasins alternatifs, de cafés, de professions créatives et la vie urbaine qui en découle – peut s'exprimer.

Si cette problématique doit être prise en compte, la municipalité doit tenter, en tant qu'autorité chargée de l'aménagement du territoire, d'établir pour les nouvelles constructions une plus grande offre de locaux destinés à ce type de fonctions, dans des lieux où il serait attractif d'établir ces fonctions. Une autre partie de la stratégie consisterait à tenter de conserver les anciens bâtiments industriels, par exemple, lors de la transformation urbaine.

De manière générale, nous pouvons constater, dans le cadre de la stratégie de mixité fonctionnelle, l'importance d'être attentif à la manière dont sont proposés les différents types de locaux, mais cela est souvent peu pris en compte voire ignoré durant le processus de planification.

Eclairage 2 - La problématique de l'échelle

Comme nous l'avons mentionné, le quartier d'Islands Brygge peut être décrit comme un ensemble de nouvelles zones monofonctionnelles placées autour d'un ancien quartier dans lequel il existe un certain mélange de logements, de magasins et de

petites entreprises souvent situés au rez-de-chaussée ; et nous avons constaté que l'impact normalement attendu de la mixité fonctionnelle se voit surtout dans le vieux quartier.

Cette situation souligne des problèmes d'échelle à deux niveaux : la taille des unités fonctionnelles simples – notamment les immeubles de bureaux – et l'étendue des zones monofonctionnelles.

Comme mentionné plus haut, les images et représentations que prône la mixité fonctionnelle et qui rythment le débat public sont souvent une condition implicite d'une ville, ou d'un quartier, qui comporte une structure étroitement tissée de logements, de magasins et de commerces relativement petits, typiques des centres-villes traditionnels. Mais ces petites unités sont, dans la plupart des cas, remplacées par des unités bien plus importantes qui fonctionnent différemment en tant qu'éléments urbains.

Les professions libérales sont apparues il y a 20 ans seulement, sous la forme de petits bureaux de 5 à 10 employés qui pouvaient trouver place dans de grands appartements ou des locations de même genre, et se laissaient donc facilement intégrer avec des logements dans une structure urbaine étroitement tissée. Ce type de fonction professionnelle utilisait les fonctions riveraines, restaurants, revendeurs d'articles de bureau, etc. et faisait donc également partie d'une structure économique étroitement tissée avec une limite géographique.

Aujourd'hui, pour prendre un exemple, les cabinets d'avocats comportent entre 100 et 500 personnes et ne peuvent être logés que dans des bâtiments spécialisés. En outre, ces bâtiments spécialisés comportent souvent diverses fonctions de service qui se trouvaient auparavant dans les quartiers limitrophes, telles les restaurants, les clubs de fitness, etc. – et l'achat des autres services ne se fait pas localement mais auprès de grands fournisseurs nationaux ou internationaux. Cela signifie que le grand immeuble de bureaux est très peu dépendant du quartier environnant, qu'il utilise et active très peu.

De même, la taille des magasins a augmenté et les relations entre les différents types de magasins ont changé. L'image de l'artère principale avec ses nombreux magasins, qui fait souvent partie des représentations de la mixité fonctionnelle, est donc irréaliste car elle ne cadre pas avec la structure commerciale, mais également irréaliste parce qu'elle est liée aux quartiers qui ont une zone de distribution régionale.

La question est donc de savoir si la mixité fonctionnelle, à cause de ces modifications d'échelle, peut être rejetée car devenue caduque, ou bien si les gains sociaux et environnementaux recherchés peuvent être atteints d'autres manières que celles qui se réfèrent à la forme classique de la ville intégrée.

Un autre aspect de la problématique d'échelle se surajoute, à savoir l'étendue des zones monofonctionnelles. Si l'autorité chargée de l'aménagement du territoire accepte, voire promeut une concentration des immeubles de bureaux, par exemple, dans des « parcs d'affaires », l'étendue de la zone spécialisée sera telle qu'aucune forme de chevauchement ou d'échange avec les autres fonctions ne sera plus désormais possible. Mais si l'immeuble de bureaux est considéré comme un élément urbain qui peut et doit se mêler aux autres éléments urbains, il sera encore possible d'obtenir des gains

sociaux dans la rencontre entre les différentes formes de vie, une double utilisation des fonctions urbaines, et surtout, un quartier urbain plus multifonctionnel et intéressant à vivre.

Mais on ne peut y parvenir qu'en étudiant très soigneusement cette problématique au niveau de la phase de planification.

Ce faisant, il est important d'être attentif au fait que les immeubles de bureaux peuvent plus facilement supporter financièrement des exigences de planification urbaine incluant des locaux pour les petits magasins ou d'autres objectifs publics, que les immeubles d'habitation.

Eclairage 3 - Le local et le régional – le touriste régional et l'espace public

Les représentations sur les formes de vie urbaine et d'échange social et culturel qui peuvent être obtenus en travaillant sur la mixité fonctionnelle, comportent souvent une condition implicite ou une attente d'une vie ancrée dans la sphère locale : les employés de bureaux doivent utiliser les magasins, les cafés, les espaces urbains du quartier, les entreprises doivent utiliser les petites sociétés de service du quartier, l'emploi local doit être bien développé et ces chevauchements doivent s'exprimer dans la diversité de la vie des espaces publics du quartier.

L'étude du quartier d'Islands Brygge montre clairement, si l'on considère l'exemple du parc portuaire et de ses bains, que les espaces urbains ne forment pas nécessairement le cadre de la vie locale, mais doivent plutôt être considérés et analysés dans un contexte régional.

La constatation que presque toutes les personnes qui utilisent le parc portuaire et ses bains proviennent d'autres quartiers, et les entretiens avec les habitants du quartier, qui montrent que la vie quotidienne se déroule auprès de destinations situées dans toute la région, indiquent la nécessité d'utiliser une représentation différente et plus complexe de la dichotomie local-régional que celle qui se cache souvent dans les versions moins réfléchies du débat sur la mixité fonctionnelle.

Eclairage 4 - La période et l'importance du temps dans le cadre du travail sur la mixité fonctionnelle

L'étude du quartier d'Islands Brygge montre que durant les dix ans de planification urbaine des années 1990, différentes représentations ont été utilisées pour définir la forme de quartier qu'il était possible et souhaitable de créer.

Lorsque la planification a commencé, la représentation véhiculée par le débat public, les urbanistes et les hommes politiques avait conservé l'idée d'attirer de nouvelles entreprises industrielles pour remplacer celles qui avaient disparu, donc l'idée d'avoir une ville basée sur une économie et une culture industrielles.

Au fil des années 1990, une nouvelle approche de la réalité post-industrielle apparaît, mais elle est perçue différemment par les promoteurs, les urbanistes et les hommes politiques. Les représentations et les images auxquelles ceux-ci font référence sont,

dans bien des cas, imprécises et teintées d'idéalisme, voire de naïveté, ce que l'on observe dans un bon nombre de visions qui portent sur les futurs districts urbains exposées dans les revues et les centres d'enseignement.

D'un côté apparaît – chez les promoteurs – un pragmatisme du marché qui cherche à lier les représentations des nouveaux quartiers urbains multifonctionnels avec la dominance de bureaux d'abord, puis de logements. D'un autre côté – chez les urbanistes municipaux – se profile l'ambition de créer « une vraie ville », c'est-à-dire une ville dense et multifonctionnelle, mais cette ambition n'est étayée par aucune étude sérieuse qui pourrait servir de référence pour modifier les souhaits des promoteurs de se conformer aux conditions actuelles du marché. En même temps, c'est au cours des années 1990 que le système politique et les urbanistes modifient leur point de vue quant au rôle de la planification urbaine. La social-démocratie dominante et traditionnaliste voyait le développement urbain à travers une modernisation de la ville industrielle et la construction de nombreux logements sociaux, mais il y a un changement d'attitude dû au remplacement de la direction de la social-démocratie et à la formation de nouvelles constellations politiques. Il s'agit dorénavant de développer la ville dans une perspective internationale, et avec une compréhension plus ou moins claire de ce que représente la réalité postindustrielle.

Le système de planification urbaine et les urbanistes spécialisés réagissent en parallèle en se donnant un rôle actif dans le processus de développement et de modernisation de la ville, et non plus seulement un rôle de régulation et de gestion.

L'intérêt des médias pour la ville se modifie également durant la période que couvre l'étude, de la situation des années 1970 et de la première moitié des années 1980 où la planification urbaine et les qualités de la ville étaient des domaines très rarement abordés dans les médias, à une situation où les questions urbaines deviennent un thème important et ont une influence sur le système politique, créant une nouvelle forme d'interaction entre les hommes politiques, les médias, les politiques urbaines et la planification urbaine.

Eclairage 5 - Le champ des acteurs ou le « système de création urbaine »

C'est une pratique reconnue dans les études comme celle-ci de rendre compte des points de vue et des rôles des acteurs principaux. Mais de telles observations ont leur raison d'être – voir plus haut – pour pouvoir considérer les acteurs en tant que partie intégrante du système de création urbaine, tant pour les nouveaux quartiers que pour la transformation des quartiers existants.

Nous nous permettons d'affirmer que si la majorité des pays occidentaux possède les mêmes acteurs, la façon dont ceux-ci interagissent est spécifique à chaque pays, à chaque ville.

A Copenhague, les « promoteurs », personnes ou organisations qui développent et réalisent des plans pour une zone particulière dans le but d'une vente ultérieure, ne sont présents qu'à partir du moment où les possibilités de développer le port dans les zones industrielles centrales sont largement reconnues comme une partie décisive et profitable du processus de modernisation urbaine. La présence des promoteurs résulte, encore une fois, de l'arrivée d'un nouveau type d'investisseurs, les grands organismes de pension, qui prennent en charge les projets des promoteurs. Les caisses de pension

et les promoteurs parviennent à créer de nouvelles formes de contact avec les hommes politiques et les urbanistes et contribuent à modifier la manière dont fonctionne le système de planification urbaine.

L'intérêt croissant des médias pour la ville accroît l'importance pour les promoteurs de présenter leurs projets mais aussi de se faire accepter à travers les médias. Tout cela génère de nouvelles interactions et de nouveaux modes de fonctionnement au sein du système de création urbaine ; de telles modifications auront lieu régulièrement et auront un impact sur la manière dont s'élabore la mixité fonctionnelle.

Eclairage 6 - L'importance de la position régionale

Le quartier d'Islands Brygge a longtemps été considéré comme une partie isolée de la capitale, mais il fait en réalité partie du premier cercle concentrique autour du noyau historique de Copenhague. Cela signifie que les observations qui ont été faites quant aux possibilités de développer de nouveaux quartiers multifonctionnels, doivent prendre en compte cet emplacement ; d'où la question qui s'impose ici : jusqu'à quel point est-il possible, à partir de l'exemple d'Islands Brygge, d'émettre des généralités sur l'établissement de nouveaux quartiers multifonctionnels ?

Dans les entretiens qui ont été faits avec les habitants, ceux-ci mettent en valeur la double qualité d'habiter près du centre historique avec son éventail d'offres culturelles et autres, et de vivre dans un quartier calme et tranquille. Il semble qu'il serait difficile de créer dans une région urbaine plus éloignée un nouveau quartier multifonctionnel sur le même modèle, car celui-ci n'aurait pas ce large éventail d'offres culturelles et d'espaces urbains historiques, mais devrait se baser sur les activités culturelles et sociales qu'il serait en mesure de générer lui-même.

Cela ne signifie pas que la mixité fonctionnelle peut ou doit être rejetée comme modèle pour de nouveaux quartiers, mais que la manière dont ceux-ci doivent être aménagés et les relations et les éléments sur lesquels ils doivent se baser ne peuvent être calqués directement sur l'exemple du quartier d'Islands Brygge.

Références bibliographiques

Københavns Kommuneplan 1197 (Municipal Plan Copenhagen 1997).

Københavns Kommuneplan 2001 (Municipal Plan Copenhagen 2001).

Københavns Kommuneplan 2005 (Municipal Plan Copenhagen 2005).

Københavns Kommuneplan 2009 (Municipal Plan Copenhagen 2009).

Lokalplan 303 Islands Brygge Syd , 1999 (Local Plan 303 1999).

Lokalplan 303 med tillæg 1 + 2, 2005 (Local Plan 303 1+2 2005).

Lokalplan 410, Artillerivej Syd. (Local Plan 410).

Lokalplan 327 Ny Tøjhusgrunden (Local Plan 327).

Bydelsatlas Amager vest. Miljøministeriet 1992.

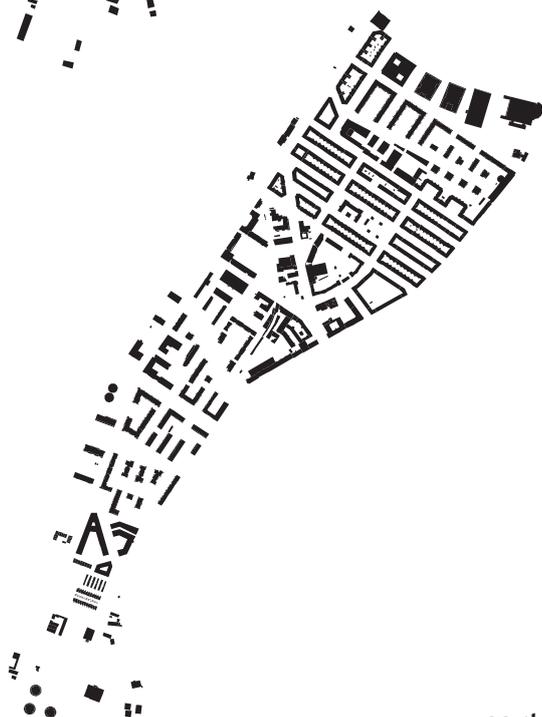
Bydesign i København. Erfaringer fra Christians Brygge, Havnestad og Amerika Plads 2010.



1930



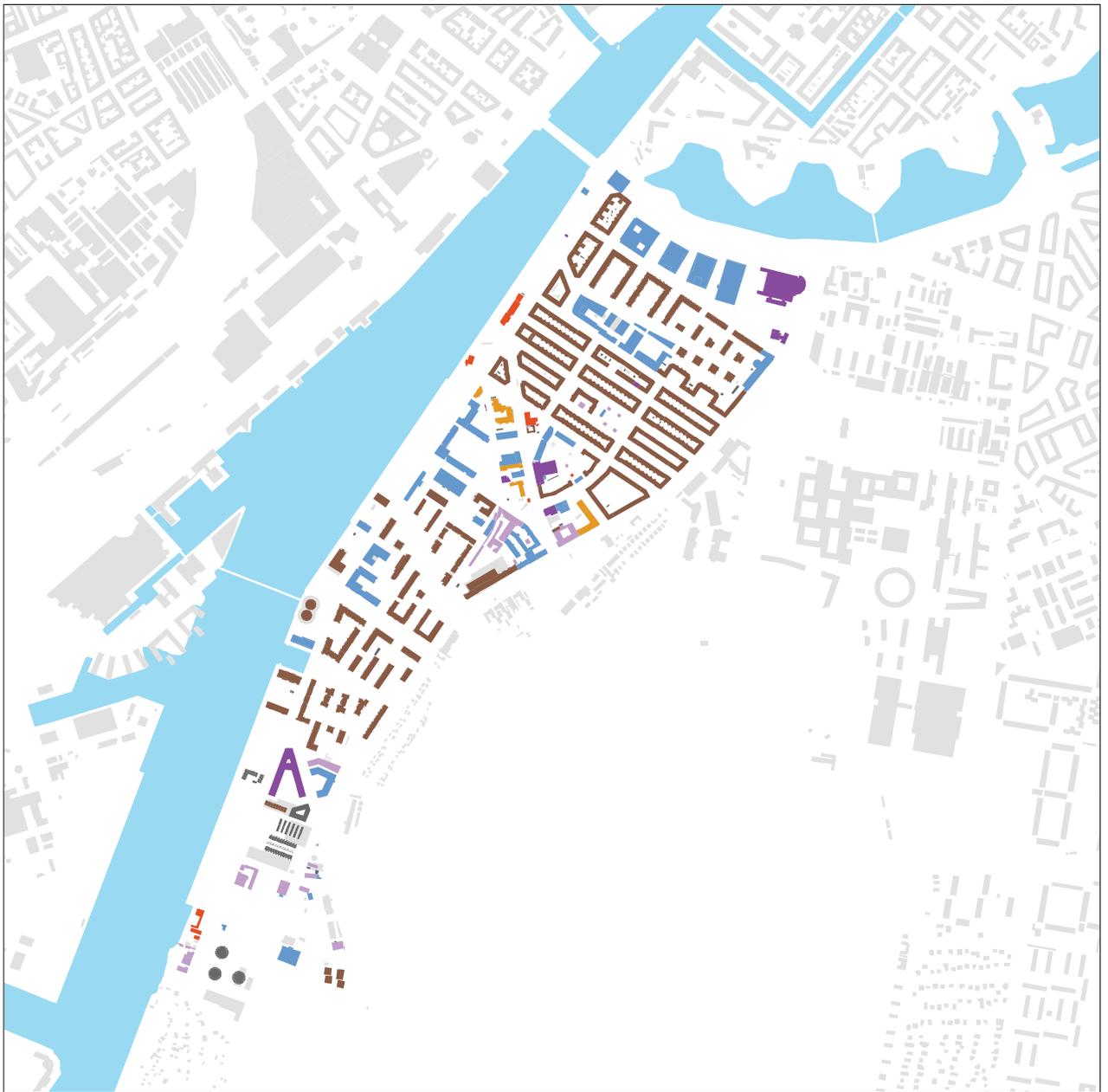
1966



2013

carte 3.0

HAVNESTAD / ÉVOLUTION DU BÂTI



carte 3.1

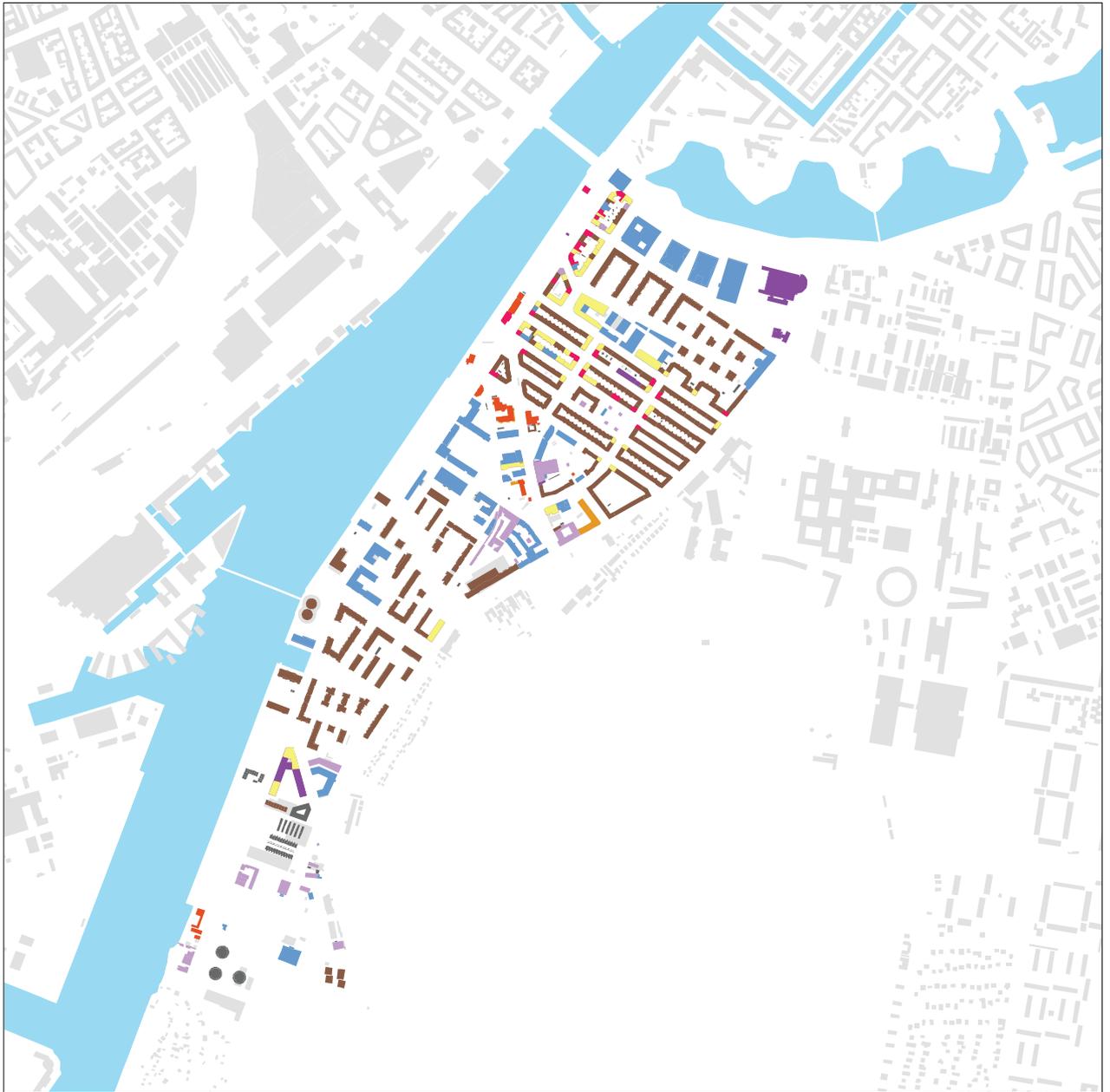
HAVNESTAD / FONCTION DOMINANTE

1:15.000

0 125 250 500 mètres

Légende

- Habitat
- Activités tertiaires
- Industrie, artisanat
- Commerce
- Cafés, restaurants
- Hébergement hôtelier
- Culture
- Education et formation
- Espace de loisir
- Bâtiment en projet
- Non identifié



carte 3.2

HAVNESTAD / FONCTION REZ-DE-CHAUSSÉE

0 125 250 500 mètres

1:15.000

Légende

- Habitat
- Activités tertiaires
- Industrie, artisanat
- Commerce
- Cafés, restaurants
- Hébergement hôtelier
- Culture
- Education et formation
- Espace de loisir
- Bâtiment en projet
- Non identifié



carte 3.3

HAVNESTAD / **ESPACES VERTS**

0 125 250 500 mètres

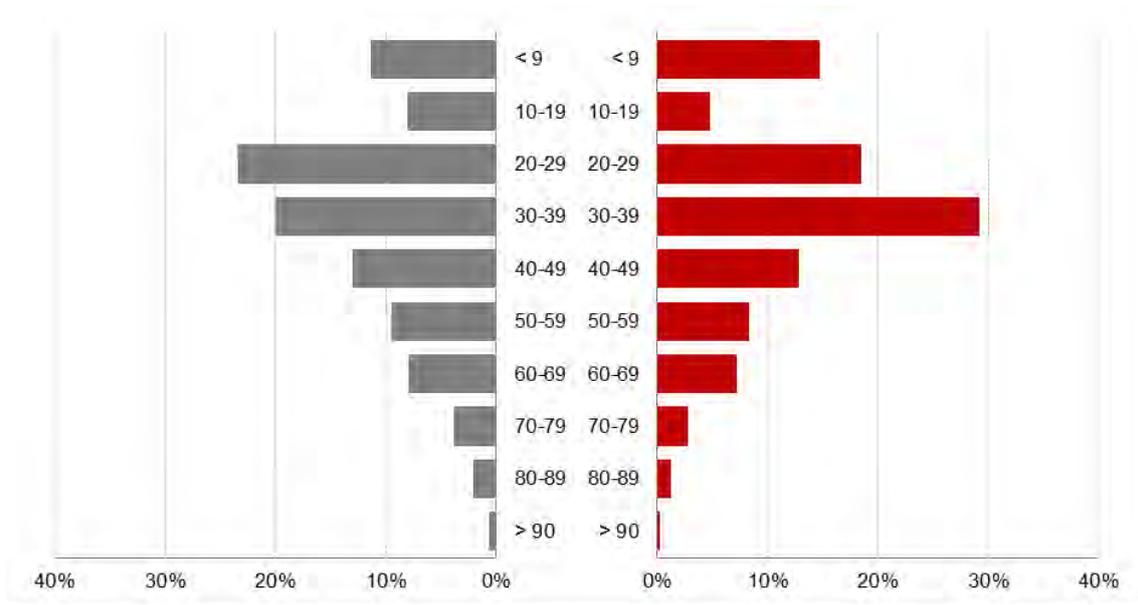
1:15.000

Légende

-  Espace vert
-  Eau

Graphique 3.1

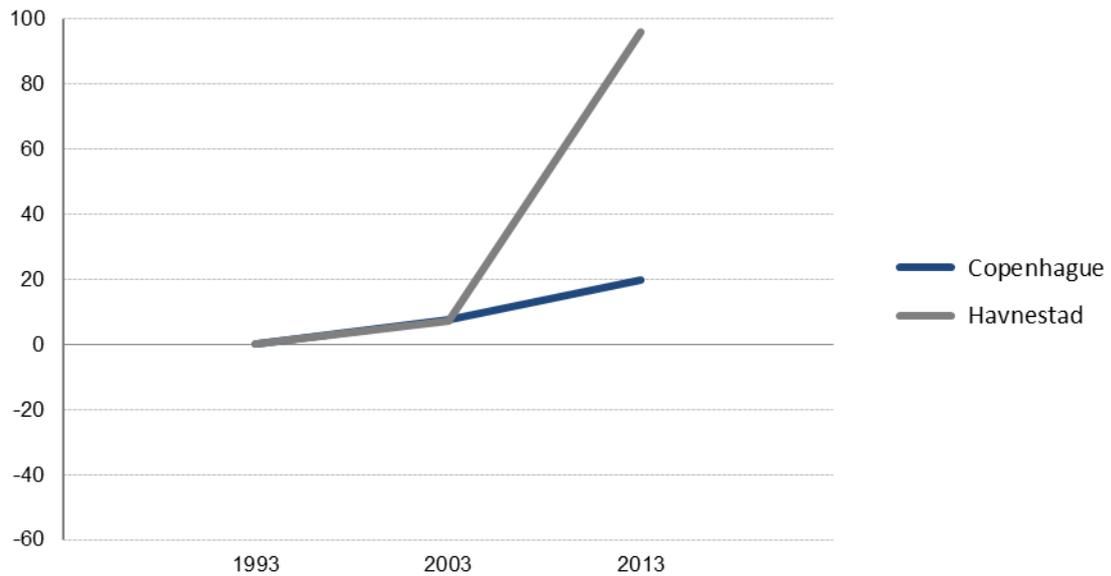
Structure de la population à Copenhague (gris) et à Havnestad (rouge)



Source: Municipalité de Copenhague, 2012

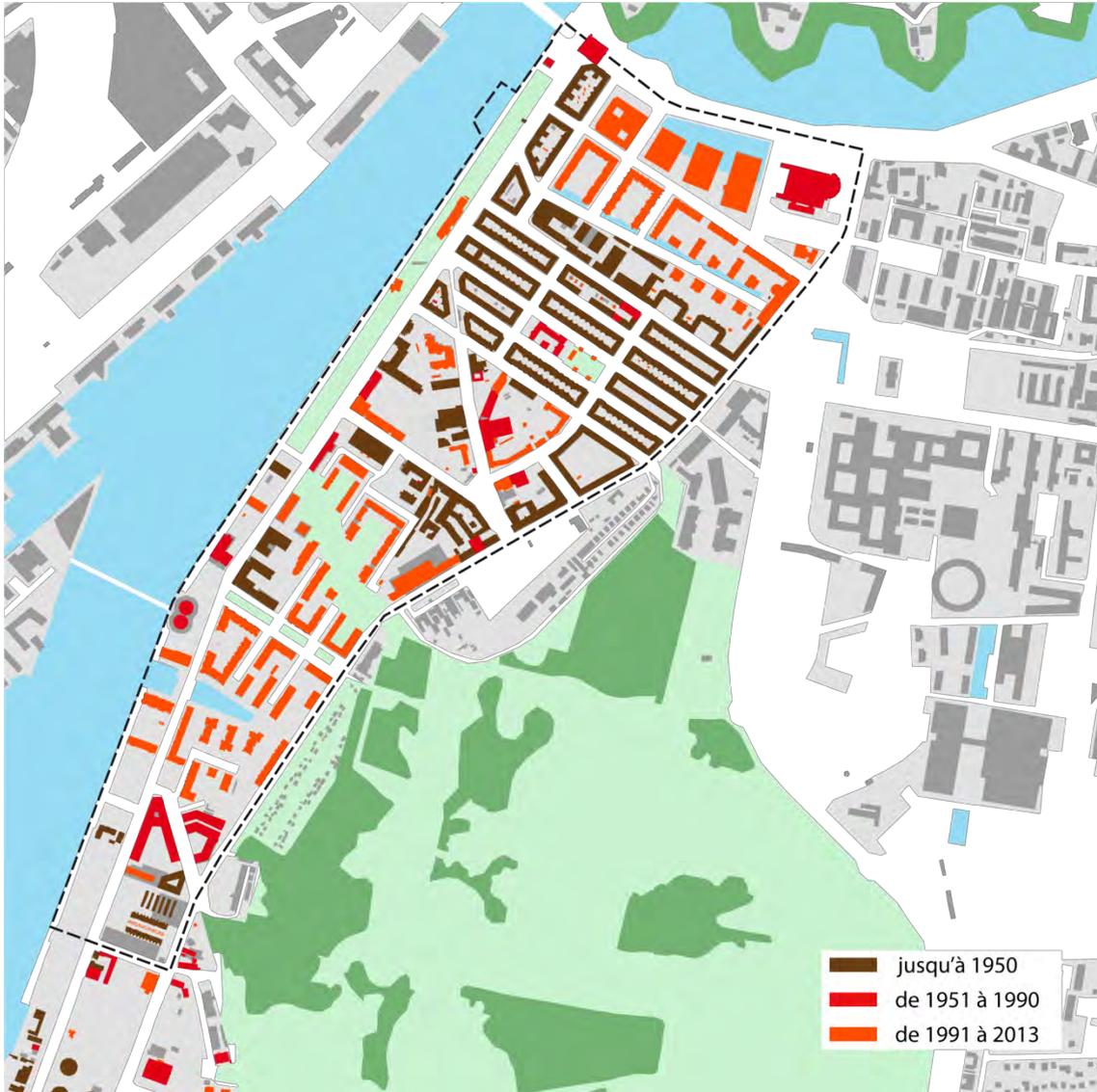
Graphique 3.2

Variation en pourcentage de la population (à partir de 1993) du quartier de Havnestad et de la Ville de Copenhague



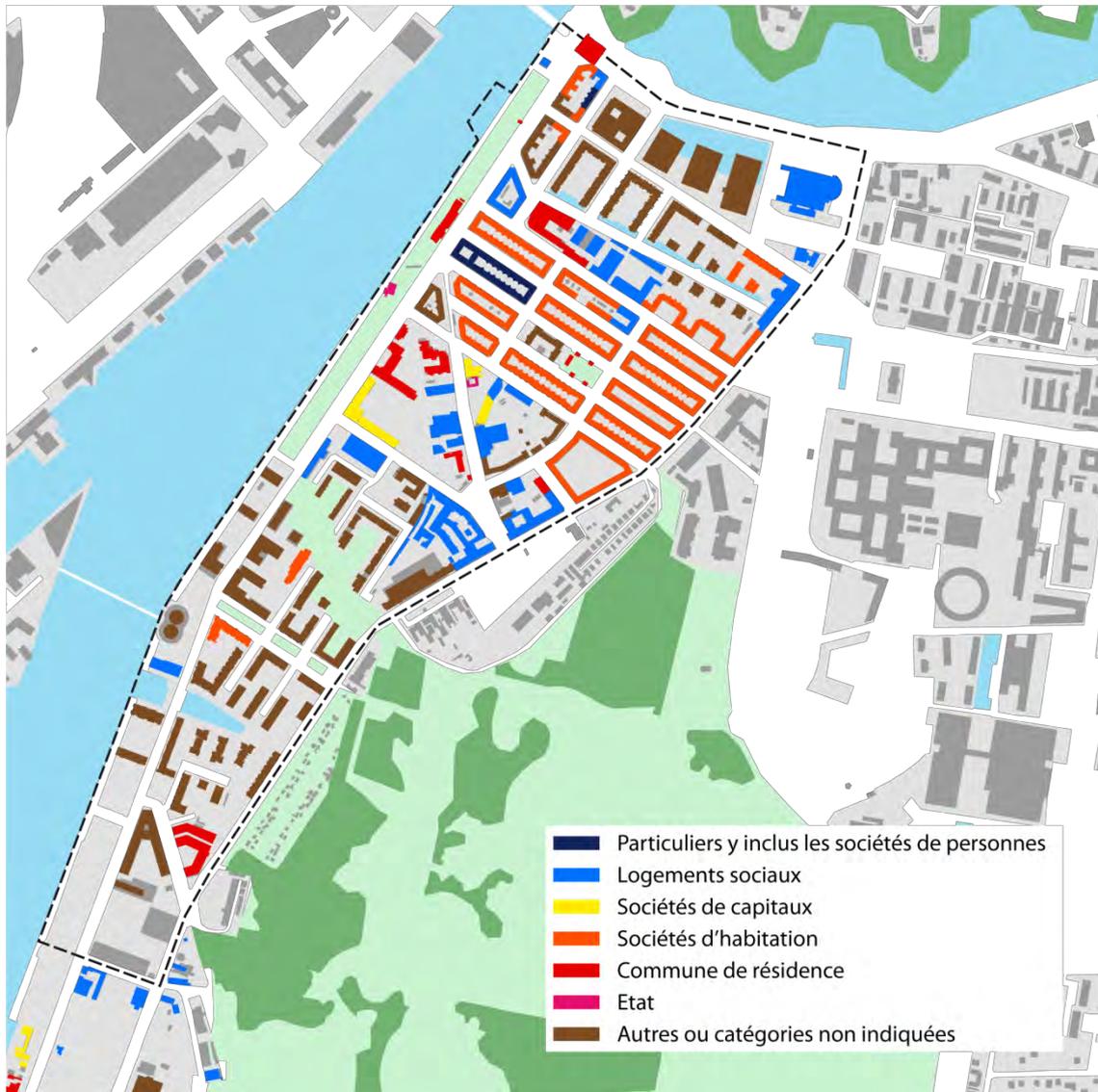
Source: Municipalité de Copenhague

Graphique 3.3
Phases de l'évolution du bâti à Havnestad



Source: Municipalité de Copenhague

Graphique 3.4
Types de propriétés immobilières à Havnestad



Source: Municipalité de Copenhague

Islands Brygge, Dossier Photographique

4. HafenCity, Hambourg. La mixité comme exercice d'anticipation

Ingrid Breckner, Nima Dafateri-Moghaddam

4.1. Ville - Port - HafenCity

4.1.1 Le contexte

« HafenCity » est un projet de développement urbain d'environ 150 hectares situé sur le terrain du *Stadtteil*⁵⁸ qui porte le même nom. C'est ici que se développe à proximité du centre-ville de Hambourg, entre le « Speicherstadt »⁵⁹ et l'Elbe, sur une ancienne zone portuaire, depuis 2001 et approximativement jusqu'en 2025, un nouveau quartier mixte, composé de logements, commerces, services, infrastructures culturelles, de loisirs et touristiques. Il s'agit d'un soi-disant « projet de revitalisation du front d'eau », qui vise à la transformation, la réanimation, la revitalisation, la réhabilitation structurelle, et l'aménagement des friches portuaires, des quais et des berges. Ces modifications urbaines sont devenues nécessaires en raison des mutations technologiques et économiques profondes dont les villes portuaires en général et Hambourg en particulier ont souffert dans le passé. Ces processus ont eu non seulement un impact direct sur les zones portuaires, mais ont aussi changé la relation spatiale entretenue entre les ports et les autres quartiers de la ville, ayant ainsi des conséquences sur l'ensemble du tissu urbain (cf. Hoyle 1989, Neumann, 1997).

Selon des développements historiques spécifiques, beaucoup de villes ont entamé la réhabilitation et la revitalisation de leurs zones portuaires à des moments variés et selon des manières différentes. A San Francisco par exemple, le quartier *Fisherman's Wharf* a été transformé à partir des années 1950 en zone touristique comportant des restaurants, musées et hôtels. Des projets similaires ont vu le jour dans les villes littorales nord-américaines et européennes dans les années 1970 et 1980. A Copenhague, les entrepôts du bassin portuaire Nyhavn ont été transformés en logements, bureaux et restaurants. A Amsterdam, plusieurs bassins portuaires situés dans le centre de la ville ont été convertis en quartiers résidentiels (HafenCity Hamburg GmbH 2010: 86). A partir des années 1970, des logements et des bureaux ont été réalisés sur la zone portuaire située à Londres, les *Docklands* (cf. Schubert 2002b).

L'idée que les projets de revitalisation des zones portuaires profitent à l'ensemble du territoire fait aujourd'hui l'unanimité et est devenue un cas d'école. Selon Schubert (2002b: 24-30), les pratiques de renouvellement des zones portuaires urbaines et des

⁵⁸ Le *Stadtteil* (littéralement « partie de ville ») est une unité administrative au sein de Hambourg, plus grande que le *quartier*, correspondant plus ou moins à un arrondissement.

⁵⁹ Quartier composé d'entrepôts portuaires remarquables en brique rouge, datant de 1888 et faisant parti du Port Libre de Hambourg, patrimoine historique depuis 1991.

berges poursuivent en règle générale les buts suivants :

Réaménagement et revitalisation

Le réaménagement est une transformation urbaine des zones portuaires et des berges. Cette pratique comporte entre autres la construction de nouveaux bâtiments, mais aussi la réhabilitation du bâti existant et des monuments historiques à ancien usage portuaire, afin de les rendre à nouveau accessibles. Avec la conservation du bâti, les villes portuaires gardent vivant et visible leur patrimoine maritime. Les réhabilitations sont accompagnées de l'aménagement des berges, des chemins, des promenades et des espaces publics, qui sont supposées améliorer la qualité des espaces urbains.

Intégration dans l'espace urbain et externalités positives pour le développement local

La proximité spatiale avec les centres-villes et le positionnement attractif auprès de l'eau participent à faire des friches portuaires de véritables potentiels de développement urbain. Des effets positifs peuvent être générés par la connexion spatiale entre le centre-ville et les friches portuaires. Cela peut être mis en œuvre via la déconstruction des barrières infrastructurelles et l'intégration des zones portuaires aux réseaux de transport public. Le port et le centre-ville peuvent ainsi de nouveau être unifiés et se compléter ou stimuler. En outre, les zones portuaires contribuent en tant que nouveaux quartiers résidentiels à la création de logements proches du centre-ville. Cet effet de synergie est particulièrement important au regard de la désertification résidentielle des centres villes depuis des années. A Hambourg par exemple, 137.000 personnes habitaient en centre-ville en 1900, contre 66.000 habitants en 1939, 37.000 en 1950 et enfin 13.000 en 2009 (cf. Menzl et al. 2011: 24).

Au-delà de l'habitat, les zones portuaires et les berges sont aptes à recevoir d'autres fonctions. Les quartiers portuaires réaménagés bénéficient d'une imposante attractivité touristique et de loisir, c'est pourquoi ils servent aussi souvent de lieu de prédilection pour des événements d'envergure ainsi que de quartier d'affaires de standing. Complétées par des zones résidentielles, les friches portuaires peuvent ainsi être transformées en quartiers mixtes.

Des cultures d'aménagement innovantes

Les zones portuaires urbaines se caractérisent souvent par la complexité de leurs organisations internes liées aux statuts de propriété des terrains, aux acteurs impliqués ainsi qu'aux intérêts en jeu. En outre, elles ont un statut juridique particulier en tant qu'institutions appartenant à l'Etat et/ou à la ville. En cela, les zones portuaires sont le théâtre de conflits d'intérêts considérables entre propriétaires, investisseurs, politiciens locaux, aménageurs, et habitants. Lors de la conception des projets urbains de revitalisation, les investisseurs et développeurs de projets recherchent en priorité la rentabilité financière tandis que les politiciens et aménageurs ambitionnent la réalisation d'un développement urbain socialement acceptable et supportable. La confrontation d'acteurs dont les intérêts sont parfois diamétralement opposés permet

l'émergence de nouvelles cultures et pratiques de production de la ville, intégratives et participatives, qui peuvent être testées puis établies.

La relation esquissée entre la ville et le port est représentative de l'histoire même d'HafenCity. La tentative de renouer les liens préexistants entre ce quartier et le reste de la ville pour rassembler les fonctions portuaires et urbaines est à l'origine d'une renaissance entreprise dès le 16^{ème} siècle. A cette époque, Hambourg s'est agrandie au-delà de ses frontières médiévales suite à l'essor du commerce maritime. La ville s'est étendue au sud sur le « Grasbrook », dont une partie correspond aujourd'hui au quartier d'HafenCity, et a été ensuite sécurisée par des fortifications. Ce lieu était occupé jusqu'en 1881 par des fonctions portuaires (manufactures, entrepôts et comptoirs) et résidentielles, composé de zones de logements parfois très denses. A partir de 1888, Hambourg a dû céder son statut de zone franche sous la pression de l'Empire allemand. Afin de garder ce statut au moins partiellement, une zone franche portuaire a été créée, et correspondait à la zone d'entrepôts située en face d'HafenCity aujourd'hui. Les marchandises transitant en ce lieu étaient ainsi exemptés de taxes douanières. A la suite de cette décision, 24.000 habitants ont été déplacés et le quartier actuel d'HafenCity a été séparé du centre-ville par de nouveaux ponts et bâtiments douaniers (cf. Möller 1999: 63).

Au regard du contexte historique, spatial et fonctionnel, la revitalisation des zones portuaires et des berges se construit dans une démarche fortement orientée vers la plurifonctionnalité. L'objectif est de revitaliser le bâti et de réhabiliter le quartier, mais aussi de réaliser de manière simultanée des objectifs politiques liés au développement urbain. Pour ces transformations territoriales, la mixité fonctionnelle constitue un défi complexe et fascinant à la fois. Dans le cas d'HafenCity, cet exercice d'équilibre entre exigences des usagers et intérêts divergents des acteurs est fréquemment évalué comme une réussite. Ceci sera développé ci-après à plusieurs niveaux et interrogé de manière critique.

4.1.2 Contexte social et urbanistique de la revitalisation de la zone portuaire hambourgeoise

Dans un contexte de crise des centre-villes et des projets existants de renouvellement des fronts d'eau, les premières réflexions concrètes sur le développement de la zone d'HafenCity ont émergées à Hambourg à partir de la deuxième moitié des années 1980, dans le cadre d'ateliers d'architecture internationaux. Déjà au cours de cette première phase, un consensus général affirmait qu'il était envisageable et nécessaire que la future HafenCity contribue de manière significative à l'amélioration de la situation critique du logement en centre-ville. Elle devait par ailleurs compléter l'offre d'emploi du centre-ville par de nouvelles alternatives attractives. Afin de relier ce nouveau quartier avec le centre ainsi qu'avec les quartiers voisins, le renforcement et la revalorisation des connexions routières et piétonnes étaient envisagées (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 12). Ces travaux préalables d'aménagement s'inscrivaient dans un contexte de dynamique d'emploi de développement réel d'emploi : la ville avait connu

un fort déclin de sa population jusqu'à la deuxième moitié des années 1980. Elle n'a commencé à croître de nouveau de manière continue qu'à partir des années 1990, suite à la réunification allemande (cf. table 1), et ce, malgré la tendance actuelle de périurbanisation et d'étalement urbain. Ce processus n'est toutefois pas significatif à Hambourg, puisqu'en 2000, 7665 personnes ont quitté la ville pour la banlieue, et ce nombre a diminué ensuite, atteignant 5366 personnes en 2010.

Table 1 : Évolution de la population de Hambourg entre 1970 et 2010

Année	Pop. totale	Etrangers	Solde migratoire	Groupes d'âges				
				0 - 5	6 - 17	18 -29	30 - 64	65 et plus
1970	1793640	3,9 %	+ 2419	134149	246889	283795	823461	305346
1980	1645095	9,0 %	+ 2198	75182	231821	275170	747585	315337
1990	1652363	11,9 %	+ 30649	89854	161744	324398	785579	290788
2000	1715392	15,3 %	+ 12708	93259	182947	264324	885184	289678
2010	1786448	13,6 %	+ 11807	96418	177407	288154	888352	336117

Source: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2013: 14, 16, 20.

La perte nette du nombre d'enfants âgés de moins de 5 ans est particulièrement frappante, et n'a pas pu être compensée jusqu'à aujourd'hui. En conséquence, le nombre d'habitants actifs a augmenté puisque les enfants des années 1970 appartiennent aujourd'hui à la population en âge de travailler. La hausse du nombre de personnes en âge de partir à la retraite résulte de l'amélioration des soins médicaux et de la hausse de l'attrait du centre-ville pour les personnes âgées. Dans les statistiques, les étrangers sont les personnes qui ne possèdent pas la nationalité allemande. Leur proportion diminue à partir des années 2000, à la suite d'un large mouvement de naturalisation, qui constitue la condition essentielle pour bénéficier de la totalité des droits civiques. Afin d'identifier la proportion d'immigrés, les données sur l'origine migratoire sont collectées depuis cette année seulement. Toutes les personnes qui, elles-mêmes ou dont les parents ne sont pas nés en Allemagne, font partie de cette catégorie de population. En 2010, 515.000 personnes constituaient ce groupe, représentant ainsi 30 % des habitants de la ville. La plupart des hambourgeois d'origine étrangère viennent de Turquie et de Pologne, Hambourg étant ainsi représentatif de la situation à l'échelle nationale. Les autres grands groupes d'immigrés viennent de Russie, d'Afghanistan, du Kazakhstan et d'Iran (cf. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2011:1 et suiv.). Parmi les étrangers enregistrés à Hambourg, les pays les plus représentés sont donc la Turquie (20,8 % de tous les étrangers vivant à Hambourg), la Pologne (9,3 %), l'Afghanistan (5 %), la Serbie/le Monténégro (4,1 %) et le Portugal (3,6 %) (cf. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2013: 27).

Table 2 : Evolution de la structure des ménages et du parc de logements à Hambourg entre 1970-2010

Année	Ménages	Logements	m ²	Ménages d'une personne	Ménages de 2 personnes	Ménages de 3 personnes ou plus
1970	796000	698884	62,5	285000 (35,8 %)	240000 (30,2 %)	272000 (34,0 %)
1980	808000	784690	65,4	334000 (41,3 %)	255000 (31,6 %)	218000 (27,0%)
1990	864000	789623	70,4	400000 (46,3 %)	269000 (31,1 %)	195000 (22,6 %)
2000	910000	858992	71,0	434000 (47,7 %)	283000 (31,1 %)	193000 (21,2 %)
2010	983000	893495	72,4	497000 (50,6 %)	295000 (30,0 %)	191000 (19,4 %)

Source: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2013: 30 et 80.

En comparant la structure des ménages hambourgeois avec le nombre de logements disponibles dans le tableau 2, il apparaît clairement que les aménageurs d'HafenCity peuvent s'appuyer sur une demande importante de logements. Durant la période d'observation, l'augmentation du nombre de ménages était toujours plus élevée que celle de logements disponibles. Les surfaces habitables moyennes augmentant en même temps, il est alors compréhensible qu'un déficit de logements perdure à Hambourg depuis les années 1970.

Sur la période d'observation, la structure des ménages a évolué en faveur de ménages composés d'une seule personne, et à partir des années 1990 on observe chez les jeunes ainsi que chez les plus âgés une croissance de l'intérêt pour l'habitat en centre-ville pour des raisons d'emploi du temps, culturelles ou sociales. C'est pourquoi la création d'un nouveau quartier central à Hambourg correspondait à la tendance naturelle ainsi qu'à une demande.

Un défi particulier pour les urbanistes d'HafenCity réside dans la hausse croissante de la polarisation socio-économique de la ville. Dans la comparaison nationale des villes en 2009, Hambourg occupe, avec 24.100 € de revenu annuel net par habitant, la première place, suivi par Munich (23.600 €) et Düsseldorf (22.500 €). Par ailleurs, entre 2005 et 2009, 14,2 % de la population hambourgeoise vit sous le seuil de pauvreté. Par conséquent, cette population est grandement défavorisée sur le marché du logement, saturé à Hambourg. Cette part est moins élevée à Munich, où 10,4 % de la population vit sous le seuil de pauvreté, ainsi qu'à Francfort et Stuttgart, villes où ce taux concerne 13,7 % de la population. Dans les autres villes allemandes de plus de 500 000 habitants, ce chiffre est plus élevé (cf. Münzenmaier 2012: 8, 11). Dans ce contexte, il devient nécessaire que le développement d'un nouveau quartier à Hambourg - et ailleurs - doit être considéré sous l'angle des équilibres socio-économiques.

Le sénat et les citoyens de la ville d'Hambourg furent surpris en 1987 lorsqu'ils apprirent du maire social-démocrate que la ville avait fait l'acquisition d'une grande partie des friches et bâtiments de la zone portuaire située à l'est afin de la développer en complémentarité avec le centre-ville. Suite à de nombreux débats et propositions, la décision politique a finalement été adoptée en 1997. Elle proposait le développement d'une zone d'environ 155 ha située entre le quartier de Speicherstadt et le Norderelbe⁶⁰ pour la réalisation d'un quartier mixte à vocation résidentielle, commerciale et culturelle. Le projet de reconversion du quartier d'HafenCity est ainsi officiellement né, mais jusqu'au début de l'année 2011, sa réalisation a dû être façonnée par les sociaux-démocrates, étant alors passés dans l'opposition. Depuis les élections municipales de 2011, la social-démocratie possède à nouveau la majorité absolue et donne une orientation sociale visible concernant l'aménagement urbain et la mise en œuvre d'HafenCity.

4.2. La mixité fonctionnelle comme fer de lance du projet urbain d'HafenCity

4.2.1 Stratégie d'aménagement

La mixité fonctionnelle comme stratégie d'aménagement a joué un rôle central depuis le début des débats sur le futur développement d'HafenCity (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 17). Rassembler les fonctions urbaines essentielles, logement et travail avec d'autres activités a été l'objectif :

« Pour le futur quartier d'HafenCity, une diversité des fonctions ainsi qu'une organisation mixte est recherchée. [...] Des structures flexibles aptes à accueillir différentes fonctions et permettant une intégration de l'habitat, des lieux de travail et des fonctions pour le bien commun sont à développer » . (Bodemann 2002: 104)

HafenCity a volontairement souhaité se différencier des autres projets de renouvellement de front d'eau, qui sont dans leur majorité monofonctionnels, par une recherche de la mixité fonctionnelle. Cela est explicité a posteriori par la citation de l'architecte Kees Christiaanse (lauréat du concours urbain) :

« En analysant des projet de renouvellement de front d'eau, nous trouvons majoritairement des quartiers monofonctionnels. Comme dans le cas de la zone portuaire d'Amsterdam qui se déguise en quartier urbain, mais qui ne l'est pas. Sur d'autres lieux nous rencontrons des clusters de bureaux. Dans les Docklands, à Londres, les bureaux et les commerces sont dominants. Mais la combinaison intéressante et raffinée entre des petits commerces de proximité spécialisés, [...] la restauration et les institutions culturelles comme dans HafenCity n'existe pas encore de cette manière ailleurs. En ce sens, HafenCity est unique » . (Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 29)

⁶⁰ Le fleuve Elbe se divise au niveau de Hambourg en deux défluent le Norderelbe et le Süderelbe.

Les étapes du processus d'aménagement

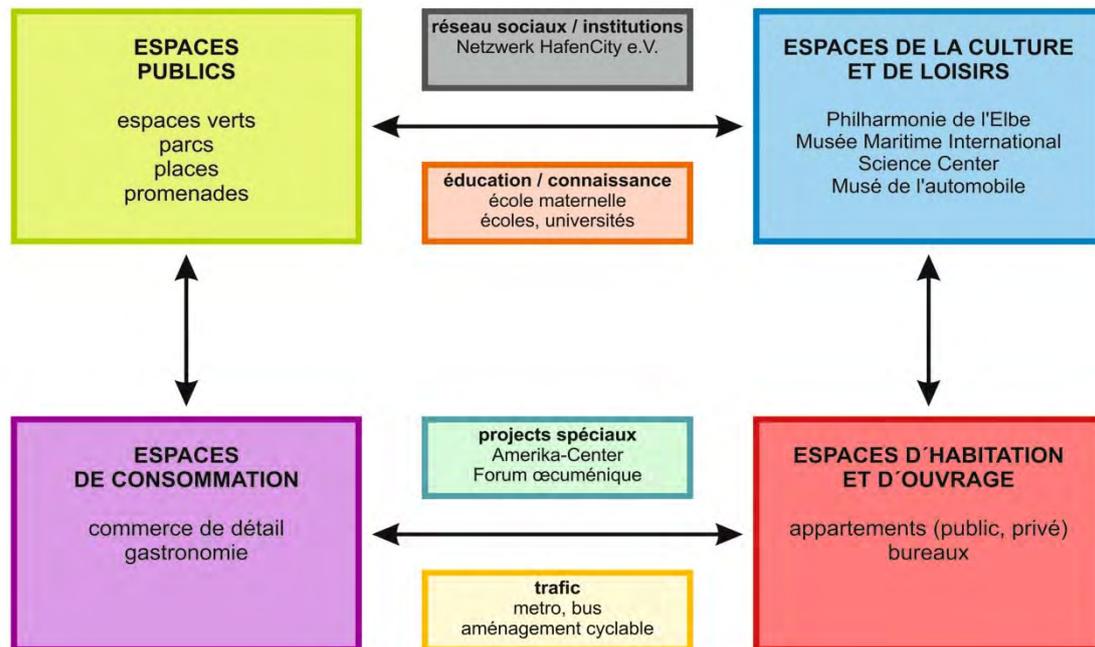
En raison des exigences d'utilisation très hétérogènes pour HafenCity, le processus d'aménagement a débuté par un échange intensif et interdisciplinaire entre les différents acteurs, qui a finalement abouti en 1998 à un concours d'urbanisme avec la participation de huit cabinets d'architectes de renommée internationale. Les projets et les concepts développés ont ensuite servi de base pour le schéma directeur adopté en février 2000, qui comprenait, outre des propositions techniques (dans le cadre de la protection contre les inondations notamment) des intentions architecturales, urbaines et de planification proposant un concept global de la future HafenCity. Le schéma directeur d'HafenCity a prévu à l'époque le développement et la restructuration d'une zone située directement au sud du centre-ville avec une superficie totale de 150 ha. Selon le plan directeur, la zone devrait comporter quelques 5.500 logements pour environ 12.000 habitants et des emplois nouvellement créés pour environ 20.000 personnes (cf. Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH 2000: 6 et suiv. et 15). Cette mixité fonctionnelle a été explicitement soulignée dans le schéma directeur :

« HafenCity sera dominée par une structure urbaine à usage mixte qui renforcera la fonction résidentielle dans la ville, créera un large éventail de nouveaux emplois et apportera des attractions supplémentaires à la ville liées au secteur du commerce de proximité, de l'éducation, de la culture, du divertissement et du tourisme. » (Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung GmbH 2000: 7).

Au total, HafenCity comptera 2,32 millions de m² de surfaces Brutto Grundfläche⁶¹ (BGF). Environ 1,1 million de m² BGF (47 %) sont affectés au secteur tertiaire et 700.000 m² BGF (30 %) au secteur résidentiel. Pour le reste, 9 % sont situées au rez-de-chaussée et seront dédiées au commerce de proximité et à la restauration, ainsi qu'aux activités publiques comme par exemple des espace d'exposition, représentant dans l'ensemble environ 215.000 m² BGF. Aux activités liées à l'éducation, à la science, à la culture, aux loisirs, aux hôtels et aux autres usages, 13 % seront réservés (310.000 m² BGF) (cf. HafenCity Hamburg GmbH 2013a: 2 et figure 1).

Figure 1 : Typologies à HafenCity

⁶¹ En général, en Allemagne, les surfaces sont indiquées en Brutto-Grundfläche (BGF). Les surfaces prises en compte dans la BGF sont définies dans la norme DIN 277. La BGF correspond à la Surface Hors Œuvre Brut (SHOB) utilisée en France à la différence près que les toitures terrasses ne sont pas comprises dans la BGF.



Source : Réalisé par l'auteur selon Schultz-Berndt 2009: 73

Selon Schultz-Berndt, la mixité fonctionnelle d'Hafencity est fondée sur quatre fonctions principales qui se complètent mutuellement, sont en interaction, et participent à la création d'un quartier bénéficiant des caractéristiques d'un centre-ville. A côté des logements et des bureaux, Hafencity comporte des espaces dédiés à la consommation (commerces de proximité et restauration). Les espaces publics d'Hafencity sont composés d'espaces verts, de parcs, de places publiques et de promenades sur l'eau. Des activités culturelles telles que l'« Elbphilharmonie », des musées et un cinéma se situent dans des zones dédiées aux activités culturelles et de loisir. Les quatre zones mentionnées sont complétées par l'intégration des réseaux et des institutions sociales, des établissements d'enseignement (écoles maternelles, écoles, universités publiques et privées) (cf. Schultz-Berndt 2009: 73), ainsi que par des projets remarquables (par exemple le « America Center », une institution culturelle binationale pour la promotion des échanges éducatifs et culturels germano-américains) et les infrastructures de transport. La réalisation de la mixité des fonctions a été encouragée lors des processus d'aménagement par des concours et des discours publics.

Mixité fonctionnelle à l'échelle du quartier

La mixité fonctionnelle est également considérée comme un des objectifs d'aménagement pour les trois secteurs de l'ouest, du centre et de l'est d'Hafencity et composant au total dix quartiers. Les lauréats du concours du schéma directeur de l'année 1999 ont proposé, en raison de la grande taille du territoire, l'instauration des quartiers, qui est réalisée en étapes successives d'ouest en est et du nord au sud (cf. figure 2).

Figure 2 : Développement chronologique des quartiers d'HafenCity



Source: Propre illustration selon Bruns-Berentelg / Meyerhöfer / Walter 2012: 109, 125, 134, 147, 157, 167, HafenCity Hamburg GmbH 2013b: 4-7 und : http://www.hafencity.com/upload/images/artikel/z_artikel_de_82_z_artikel_de_82_2_Quartiersuebersicht_West_Zentrum_Ost_1200x800.jpg, consulté le 15/06/2013

Pour éviter la dispersion des nuisances sonores telles que le bruit lié au chantier, Hafencity se développe par phases successives. Les futures tendances pourront être prises en compte et intégrées dans les projets, mais également, les quartiers et les infrastructures grandissent conjointement de la sorte.

Les dix quartiers seront respectivement caractérisés par des fonctions mixtes et comporteront aussi des caractéristiques spécifiques (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 16 et suiv.). Au sein des quartiers, nombreux sont les plans et typologies des bâtiments qui suivent les principes de la conception flexible et adaptée au futur, afin de permettre à un large éventail de personnes différentes un mode de vie durable, vivant et urbain. Architecte en chef de la ville de Hambourg Jörn Walter décrit le développement des quartiers comme suit :

« Les quartiers diffèrent en fonction des proportions et des caractéristiques de la mixité fonctionnelle, la taille et la granularité des types de construction utilisés, par la perméabilité des concepts urbains, la forme spatiale [...], leur importance hiérarchique, leur passé historique et la qualité de leur position. C'est la tentative de représenter les besoins multiples et aussi les offres nécessaires pour la création d'un tissu vivant et urbain dans un système hétérogène à grande échelle mais homogène à petit échelle ». (Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 17).

Les typologies de fonctions principales et les caractéristiques des différents quartiers seront présentées ci-dessous.

HafenCity ouest

Les constructions ont débuté dans les quartiers de *Am Sandtorkai / Dalmanckai* et de *Am Sandtorpark / Grasbrook*. Huit premiers bâtiments indépendants ont été achevés à Sandtorkai, suivi par la construction de bâtiments à usage mixte. L'accent a été mis sur

les logements sur le Dalmannkai et le Kaiserhöft où se situe l'Elbphilharmonie, une attraction culturelle d'importance à l'échelle régionale, voire nationale et internationale. Le total des 746 appartements sur le Dalmannkai ont été réalisés par différents maîtres d'ouvrages, au nombre de 27, et montrent une grande diversité des concepts et des formes utilisées, grâce à des offres de petits lots à des prix fixes et des concours d'architecture correspondants. Afin de développer conformément au schéma directeur un quartier vivant, les logements, qui représentent près de 50% de la surface BGF ont été combinées avec des surfaces de bureau, de services, de restauration, d'activités culturelles et de petits commerces (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 92-109).

Tableau 1 : Fonctions dans le quartier Am Sandtorkai / Dalmannkai

Calendrier	Fonctions
2003 - 2009	<p>BGF totale: 261.000 m²</p> <p>Logements: en total 746 logements en location ou en accession à la propriété, réalisés par des coopératives de construction, des habitats groupés en autopromotion et des maisons de retraite, promoteurs et investisseurs</p> <p>Bureaux: 53.000 m² BGF avec 2.700 emplois</p> <p>Services commerciaux: 7.800 m² BGF de commerce de proximité / restauration dans les RDC des logements + restaurations dans le bâtiment de l'Elbphilharmonie</p> <p>Culture: 222.600 m² BGF Elbphilharmonie</p>

Source : HafenCity Hamburg GmbH 2013b: 4 und Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 109.

Le quartier *Am Sandtorpark / Grasbrook* situé dans la partie l'ouest d'HafenCity, presque terminé en 2011, et est considéré comme le cœur d'HafenCity, puisque c'est ici qu'à la fin de l'année 2006 le premier bâtiment de l'opération, le siège social de la société SAP, a été construit. Dans le quartier *Am Sandtorpark / Grasbrook*, la mixité fonctionnelle est particulièrement visible dans le secteur du Sandtorpark, à la fois sur le plan horizontal mais aussi vertical des bâtiments. Autour du parc Sandtorpark, conçu dans le style américain d'un « Pocket Park », 6000 m² des bureaux ont été créés, des logements ainsi qu'une école primaire et une garderie. Le parc est donc à la fois un lieu de loisirs pour tous, un espace vert public, lieu de rencontre pour les employés de bureau, les résidents ainsi que les enfants, les étudiants et les enseignants.

Particulièrement remarquables sont le « Hofquartier » (68 appartements) et le « Hafenliebe » (55 appartements), deux immeubles réalisés en tant qu'habitat groupé en autopromotion dans le voisinage du Sandtorpark. Dans le projet « Hafenliebe », où en 2011, 55 familles avec 36 enfants ont emménagé, l'accent a été mis sur les concepts d'habitation orientés sur les familles. En outre, un jardin communautaire se situe dans la cour du bâtiment, disponible pour tous les habitants afin d'encourager les liens de voisinage.

Une autre particularité dans le quartier est l'école « Katharinenschule » qui, avec trois classes par niveau et depuis 2009, offre une garderie à temps plein depuis l'été 2011.⁶² En outre, il y a une crèche avec un centre aérée directement reliée à l'école. 30 logements ont aussi été construits dans un bâtiment situé devant l'école. En raison des contraintes d'espace, la cour de récréation n'a pu être créée au rez-de-chaussée et a été installée sur le toit de l'immeuble par le biais d'un concours d'architecture innovant. Ceci souligne le caractère particulier de l'école et constitue un repère à l'échelle du quartier (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 116-125).

Tableau 2 : Fonctions dans le quartier Am Sandtorpark / Grasbrook

Calendrier	Fonctions
2003 - 2014	BGF totale: 119.000 m ²
	Logements: 31.000 m ² BGF dont 2 habitats groupés en autopromotion avec en total, 123 logements + 17.000 m ² BGF supplémentaires prévues pour 2013
	Bureaux: 71.000 m ² BGF (SAP depuis 2003, Kühne + Nagel depuis 2006, Hamburg America-Center depuis 2010, Neumann Kaffee Gruppe depuis 2010)
	Services commerciaux: 8.000 m ² BGF de commerce de proximité / restauration
	Education: 8.900 m ² BGF école primaire en temps plein avec une école maternelle + une école maternelle supplémentaire prévue pour 2013
	Espaces publics: le parc „Grasbrookpark“ (prévu pour 2013)

Source : Hafencity Hamburg GmbH 2013b: 5 et Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 125.

Le quartier *Strandkai*, encore en développement et situé dans la partie ouest d'Hafencity, offre par son excellente situation des vues sur l'Elbe, sur la zone portuaire en face et sur le port „Grasbrookhafen“ situé juste au nord de Strandkai et qui accueillera la future marina. Le quartier est donc l'un des endroits les plus attractifs et recherchés à Hafencity. En conséquence, on y trouve des logements particulièrement prestigieux dans des gammes de prix plus élevées que la moyenne, comme le Marco Polo Tower d'une hauteur de 56 mètres. Concernant les surfaces de bureau, l'accent était également mis sur l'exclusivité, comme en témoigne le siège social d'Unilever, multinationale dans l'agro-alimentaire. L'entrée de cette entreprise est située au premier étage, le rez-de-chaussée du bâtiment abrite des surfaces de présentation et de vente des produits de l'entreprise, une cantine et un restaurant ouvert au public avec terrasse. La cour de l'immeuble est ouverte au public et est utilisée temporairement pour des événements, comme par exemple le marché de design.

Le terminal de croisières, le Cruise Center, ouvert en 2004 est réputé pour être aussi un bâtiment qui attire le regard. En dehors des heures d'opération de croisières, le bâtiment est utilisé pour de grands événements tels que le Festival de la littérature Harbour Front (Harbour Front Literaturfestival). Les fonctions résidentielles et de bureaux ont été combinées entre autre avec des espaces dédiés à la restauration. Un bâtiment en particulier retient l'attention : composé de deux étages, il abrite un restaurant et un bar à vin, qui offre 150 places en plein air. Afin de renforcer la mixité fonctionnelle des lieux et son identité, le Strandkai est aussi utilisé par des manifestations sportives ou culturelles diverses, comme le festival de Jazz ou des

⁶² Traditionnellement les écoles en Allemagne offrent des cours aux enfants seulement le matin.

événements artistiques. Les grands bateaux de croisière attirent également des centaines de milliers de visiteurs chaque année (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 126-134). Le Strandkai est donc, grâce à ses fonctions, la carte de visite représentative d'HafenCity. L'usage résidentiel joue un rôle mineur dans le quartier en raison des conflits liés aux nuisances sonores induites par le terminal de croisières.

Tableau 3 : Fonctions dans le quartier Strandkai

Calendrier	Fonctions
2005 – 2016	<p>BGF totale: 242.300 m²</p> <p>Logements: 68.400 m² BGF avec 560 logements situés dans la partie ouest du Strandkai (appel d'offre depuis début 2011), 11.000 m² BGF et 58 logements de luxe dans le Marco-Polo-Tower</p> <p>Bureaux: 112.100 m² BGF de bureaux dans le siège social de Unilever + nouveau siège social de l'entreprise immobilière Engel & Völkers (début du chantier 2013)</p> <p>Services commerciaux: 28.200 m² BGF de restauration et commerces de proximité dans le bâtiment d'Unilever</p> <p>Tourisme: 33.600 m² BGF d'usages spécial (avant tout) des hôtels + terminal de croisières provisoire „Cruise Center“</p>

Source : Hafencity Hamburg GmbH 2013b: 5 et Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 134.

Le quartier *Brooktorkai / Ericus* achevé en 2011 et situé au centre d'HafenCity se situe à proximité de la Speicherstadt et représente ainsi une entrée remarquable dans le *Stadtteil*. En conséquence, l'aspect de la représentativité joue aussi ici un rôle central. En outre, le défi architectural de ce quartier a été de renforcer, avec de nouvelles constructions, le caractère historique de l'ensemble de la Speicherstadt, symbole d'un quartier de travailleurs. Pour cela, ce quartier est principalement dédié aux bureaux, la fonction tertiaire ayant été favorisée (99.000 m² BGF par rapport à 106.000 m² BGF dans le quartier entier). Les usagers les plus remarquables sont la Germanischer Lloyd, entreprise internationale de classification de bateaux avec 1600 employés, et la maison d'édition *Der Spiegel*.

Deux universités privées sont situées dans le quartier depuis 2010, la « Kühne Logistics University » et la « International School of Management ». Le commerce de proximité et les logements jouent ici un rôle mineur.

Tableau 4 : Fonctions dans le quartier Brooktorkai / Ericus

Calendrier	Fonctions
2007 - 2011	<p>BGF totale: 106.000 m²</p> <p>Logements: ca. 4.200 m² BGF (jusqu'à 2011 : 30 logements réalisés)</p> <p>Bureaux: 99.000 m² BGF de bureaux (Germanischer Lloyd, maison d'édition SPIEGEL, Ericus-Cantor)</p> <p>Services commerciaux: 2.100 m² et 1.000m² BGF supplémentaires pour le commerce de proximité / restauration</p> <p>Education: Kühne Logistics University“ et „International School of Management“ : des établissements d'enseignement privés</p>

Source : Hafencity Hamburg GmbH 2013b: 5 et Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 167.

Le cœur du HafenCity

Le *Überseequartier* dans la partie HafenCity Centre assume à côté de son voisin *Elbtorquartier* le rôle du cœur de HafenCity ainsi que celui d'extension du centre-ville existant de Hambourg. Dans le *Überseequartier* se situent des fonctions typiques des centres-villes, le commerce et les bureaux constituant ensemble environ deux tiers de la superficie totale. Ces fonctions liées à l'économie sont complétées par des hôtels ainsi que par un « Science Center » et un musée de la technique interactif. Le *Überseequartier* est desservi depuis 2012 par un arrêt de ligne U4 portant son nom. Depuis cette station, il est possible de rejoindre la gare principale (Hauptbahnhof) en trois minutes. Au-delà de ça, de larges espaces publics comme la place Dar-es-Salaam ou Promenaden appartiennent au quartier. Concernant les fonctions accueillies, le *Überseequartier* n'est pas non plus conçu comme un site exclusivement dédié au commerce et aux bureaux caractéristiques des centres-villes : s'il s'agit du centre économique d'HafenCity, le quartier se positionne également en tant que quartier d'habitation du centre, lui conférant un caractère hybride. En raison de cette spécificité, une attention particulière a été portée à l'aménagement et la conception du *Überseequartier*, une tâche divisée entre 13 bureaux d'architecture (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 136-147).

Tableau 5 : Fonctions dans le *Überseequartier*

Calendrier	Fonctions
2007 - 2015/16	BGF totale: 303.000 m ²
	Logements: 68.000 m ² BGF
	Bureaux: 147.000 m ² BGF de bureaux
	Services commerciaux: 57.000 m ² BGF commerce de proximité / restauration
	Tourisme: 8.400. m ² BGF d'usage hôtelier et 3.000 m ² BGF dédiés à un terminal de bateaux de croisière
	Education: 23.000 m ² BGF pour un Science Center avec un théâtre dédié à la connaissance
	Espaces publics: places et promenades
	Transport public: Station de métro <i>Überseequartier</i> , ligne U4 (à partir de 2012)

Source : HafenCity Hamburg GmbH 2013b:5, und Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 147.

Le *Elbtorquartier* constitue avec le *Überseequartier* le cœur d'HafenCity et remplit également la fonction de centre social d'HafenCity. L'accent a été mis sur les fonctions particulièrement représentatives et spécifiques dans les domaines de la culture et de la science. Depuis 2008, le « Musée International Maritime » accueille des visiteurs et la « HafenCity Universität » ouvrira ses portes fin 2013. Les autres bâtiments importants sont entre autres le Bureau des Douanes de la ville de Hambourg achevé en 2011, un Forum Œcuménique ayant débuté ses activités en 2012, le siège social allemand de Greenpeace qui sera prêt en 2013, une « Maison des Musiciens » (Musikerhaus) avec des salles de répétition et de spectacle intégrées ainsi que le « Stadthaushotel » qui offrira des chambres accessibles aux personnes à mobilité réduite et des emplois aux personnes handicapées. En dehors de ces fonctions particulières, des appartements, bureaux, ateliers en *open space*, du petit commerce ainsi que des service de restauration

verront le jour jusqu'en 2015/16. Cependant, ces fonctions jouent un rôle subordonné dans le quartier : il n'y aura ainsi que 370 appartements dans le Elbtorquartier (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 148-157).

Tableau 6 : Fonctions dans le Elbtorquartier

Calendrier	Fonctions
2007 - 2016	<p>BGF totale: 191.000 m² BGF</p> <p>Logements: environ 40.000 m² BGF (habitat groupé en autopromotion „Nidus“ et la Maison des Musiciens)</p> <p>Bureaux: 87.000 m² BGF de bureaux (Greenpeace, designport hamburg)</p> <p>Services commerciaux: environ 13.000 m² BGF commerce de proximité, restauration, services (Elbarkaden)</p> <p>Culture: environ 15.000 m² BGF (Forum Œcuménique)</p> <p>Tourisme: environ 12.000 m² BGF Stadthaushotel</p> <p>Education: environ 24.000 m² BGF (entre autres l'Université de HafenCity, Musée Maritime International)</p> <p>Administration: service fédéral des douanes</p>

Source : HafenCity Hamburg GmbH 2013b: 6 und Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 157

Contrairement aux trois autres quartiers d'HafenCity Centre, c'est la fonction résidentielle qui domine dans le quartier *Am Lohsepark* qui devrait être achevé d'ici 2020. Ici, 80.000 m² sur un total d'environ 200.000 m² BGF sont prévus pour les appartements. Puisque la mixité sociale est souhaitée dans le quartier, des logements locatifs subventionnés seront mis en place en plus de l'habitat groupé en autopromotion. Cet usage résidentiel va être complété par des bureaux (54.000 m² BGF), du commerce de détail et de la restauration (18.000 m² BGF au total), ainsi que des hôtels. C'est bien le Lohsepark, d'une superficie de 4 ha, qui aura une grande influence sur le quartier et tout HafenCity. Étant le plus grand espace vert contigu du plan directeur du projet, le Lohsepark assume, tel un « Central Park », des fonctions écologiques et sociales du quartier et d'HafenCity dans son ensemble. En outre, le Lohsepark représente dans le contexte spatial de la ville de Hambourg un prolongement du boulevard intérieur de la ville (Wallring), véritable coulée verte centrale s'étalant des Landungsbrücken aux Deichtorhallen en passant par le grand parc Planten und Blomen et la gare centrale. Le Lohsepark prolonge cet anneau vert et le conduit à travers la ville pour aboutir de nouveau à l'Elbe (Fig. 3). Pour les visiteurs et les résidents, le Lohsepark propose de nombreuses offres de jeux et de repos pour toutes les générations, comme un centre communautaire avec une aire de jeux et un café (cf. HafenCity Hamburg GmbH 2013c: 1).

Fig. 3 : Lohsepark : un élément de la coulée verte du centre-ville



Source : Réalisé par l'auteur d'après Bruns-Berentelg / Meyerhöfer / Walter 2012, Hafencity Hamburg GmbH 2013b: 4-7 et URL: http://www.hafencity.com/upload/images/quartiere/z_quartiere_de_11_Ring.JPG, consulté le 15/06/2013

Tableau 7 : Fonctions dans le quartier Am Lohsepark

Calendrier	Fonctions
Livraison prévue en 2020	<p>BGF totale: 211.000 m²</p> <p>Logements: 80.000 m² BGF répartis en 300 logements environ, constitués en partie par de l'habitat groupé en autopromotion et du logement locatif social (livraison prévue en 2014)</p> <p>Bureaux: 54.000 m² BGF de bureaux (siège social de Marquardt & Bahls, démarrage des travaux en 2013)</p> <p>Services commerciaux: 18.000 m² BGF de service de proximité / restauration, rez-de-chaussée attractif, équipements sociaux</p> <p>Culture: Musée d'automobiles Prototyp / équipements à vocation culturelle</p> <p>Espaces publics: Lohsepark : un „Central Park“ de 4 ha et un corridor vert structurant</p> <p>Options: dans chaque unité de projets, de 12.000 à 20.000 m² BGF sont à disposition pour les surfaces d'hôtels et bureaux (voire appartements)</p>

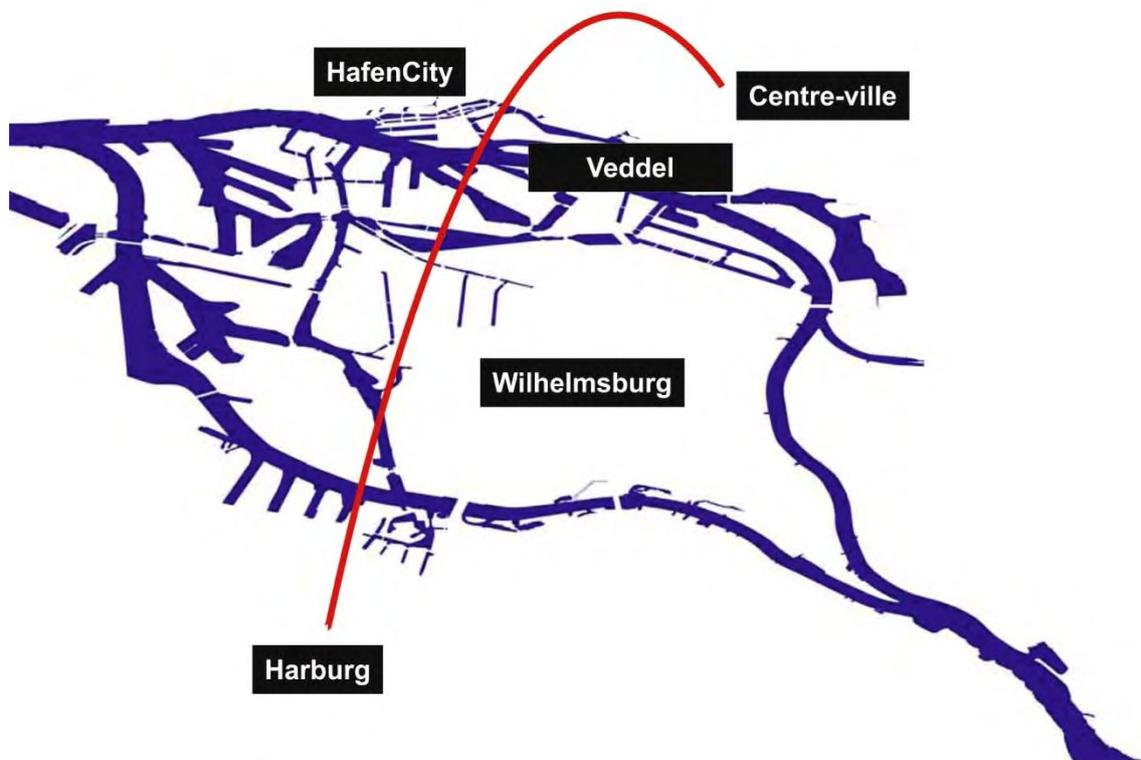
Source : Hafencity Hamburg GmbH 2013b: 6 et Hafencity Hamburg GmbH 2013c: 1.

Hafencity Est

Le quartier *Oberhafen* forme avec les quartiers *Baakenhafen* et *Elbbrücken* la section Est d'Hafencity. Puisque cette partie d'Hafencity ne devrait être achevée qu'en 2025, le plan directeur de 2000 pour cette zone n'avait pas encore été élaboré en détail et a été révisé en 2008. En raison de sa proximité des parties de la ville situées au sud de l'Elbe, l'est d'Hafencity est d'une importance exceptionnelle du point de vue du développement urbain.

Un des grands enjeux contemporains hambourgeois est de connecter les quartiers de la ville au sud de l'Elbe, en particulier les îles Wilhelmsburg et Veddel ainsi que le district de Harburg, aux parties au nord de l'Elbe, et ainsi au centre-ville, comme l'exprime le motto «Le saut par-dessus l'Elbe». À cette fin, plusieurs grandes mesures de politique de développement urbain ont été adoptées. La revalorisation des quartiers au sud de l'Elbe est ainsi poussée par les grands événements que sont l'IBA, l'« Internationale Bauausstellung » (Exposition d'Architecture Internationale) (2006-2013) et l'IGS, l'« Internationale Gartenschau » (Exposition Horticole Internationale) (2013), qui ont tous deux lieu dans le *Stadtteil* de Wilhelmsburg. HafenCity agit comme le lien entre les deux parties de la ville, partie prenante du « Saut par-dessus l'Elbe » (cf. Freie und Hansestadt Hamburg 2005 et Fig. 4).

Fig. 4 : HafenCity comme partie du projet « Saut par-dessus l'Elbe »



Source: Réalisé par l'auteur d'après Freie und Hansestadt Hamburg 2005: 1 et URL: <http://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2009/3950/pdf/sprung.pdf>, consulté le 15/06/2013

Dans ce contexte, le secteur Est d'HafenCity est d'une grande importance. La desserte routière et ferroviaire entre ce secteur de l'HafenCity et les ponts de l'Elbe adjacents jouent aussi un rôle décisif. Des mesures contre le bruit sont à mettre en place dans ce quartier en construction, surtout à cause de voies ferroviaires parallèles et à la haute densité du trafic de voitures particulières et de camions prévue. Pour cette raison, la programmation des fonctions pour ce secteur se veut particulièrement novatrice et durable (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 168-171).

Le quartier *Oberhafen* sera développé comme un quartier culturel et créatif, en raison de la typologie des bâtiments existants. En outre, des terrains de sport verront le jour

pour des activités de clubs et d'écoles.

Tableau 8 : Fonctions dans le quartier Oberhafen

Calendrier	Fonctions
ab 2013	<p>BGF totale: parc de 25.100 m²</p> <p>Bureaux: 5.700 m² surfaces de bureaux composés d'espaces de travail pour artistes, étudiants et diverses professions créatives (action prospective auprès d'usagers potentiels en 2013, puis développement d'une stratégie impliquant divers acteurs) et 15.200 m² BGF dédiés à l'artisanat</p> <p>Services commerciaux: 100 m² BGF dédiés à la restauration</p> <p>Espaces publics: 45.100 m² BGF dédiés aux activités sportives associatives et scolaires</p>

Source : HafenCity Hamburg GmbH 2013b: 7.

Dans le quartier *Baakenhafen*, c'est la fonction résidentielle très dense – sous la forme de bâtiments de quatre à sept étages – qui joue le rôle principal. Une caractéristique de Baakenhafen est sa forte proportion de logements subventionnés (un tiers des 1.800 appartements prévus). Le loyer hors charges pour ces appartements est prévu de 6,- euros par mètre carré pour les revenus les plus modestes, dans la dite « Première Tranche d'Aide », et de 8,50 euros dans la « Seconde Tranche d'Aide » (avec un plafond de revenu plus élevé). En plus du logement social, l'immobilier sera également présent sous la forme d'habitats groupés en autopromotion et de coopératives.

Les ménages qui, en raison de leur revenu, n'ont pas droit à un logement subventionné, mais qui ne sont pourtant pas en mesure de s'offrir un appartement sur le marché privé de l'immobilier à cause de prix élevés, devraient également être en mesure d'habiter dans le Baakenhafen. Pour permettre cela, le modèle du « mietpreisgedämpftes Bauen » (construction au loyer amorti) sera testé dans le Baakenhafen. Dans ce modèle, les investisseurs et les représentants de la ville prévoient un plafond du loyer d'un montant de 11,50 euros par mètre carré, défini pour une durée de 15 ans, ajusté selon l'inflation. En retour, la ville fait des réductions du prix de vente des terrains. Il est prévu que dix pour cent de tous les appartements dans le Baakenhafen seront construits selon ce modèle.

Pour approvisionner les riverains, 25 magasins de proximité, un magasin discount et des restaurants seront construits sur une place centrale. En outre, une école primaire ayant trois classes parallèles, une crèche et une île artificielle pour des activités ludiques et de loisirs sont prévues dans le quartier (cf. Tiedemann, 2013). L'accent est également mis sur la présence de bureaux dans le quartier.

Tableau 9 : Fonctions dans le quartier Baakenhafen

Calendrier	Fonctions
2002 - 2012	<p>BGF totale: 385.000 m²</p> <p>Logements: 200.000 m² BGF dédiés à environ 1.800 appartements, dont 1/3 logements sociaux</p>

Bureaux: 130.000 m² BGF de bureaux

Services commerciaux: environ 32.000 m² BGF de commerce de proximité / restauration

Espaces publics: île artificielle pour des activités ludiques et loisirs dans le Baakenhafen, prolongement du Lohsepark dans la partie sud et une promenade verte large au bord de l'Elbe

Tourisme: hôtel

Source : HafenCity Hamburg GmbH (2013b), p. 6 et Tiedemann (2013).

Enfin, dans le quartier *Elbbrücken* qui sera complété en dernier selon les prévisions, un centre résidentiel et commercial d'importance métropolitaine est prévu pour 2025. Ces deux fonctions principales seront complétées dans ce quartier par du commerce de proximité, de la restauration ainsi que de l'habitation éparse. Le raccordement du quartier aux transports publics est effectué par l'extension de l'U4 à une station nommée Elbbrücken.

Tableau 10 : Fonctions dans le quartier Elbbrücken

Calendrier	Fonctions
Livraison jusqu'en 2025	BGF totale: 560.300 m ²
	Logements: 113.00 m ² BGF dans des espaces à faible nuisance sonore
	Bureaux: 351.900 m ² BGF de bureaux dans des tours jusqu'à 150 m de hauteur
	Services commerciaux: 50.300 m ² BGF de commerce de proximité et restauration, station de métro
	Tourisme: 45.100 m ² BGF hôtel
	Espaces publics: place centrale publique

Source : HafenCity Hamburg GmbH (2013b), p. 7.

En résumé, il convient de noter que le mélange des fonctions et des usages dans HafenCity est non seulement systématiquement conçu, mais aussi progressivement réalisé dans les différentes phases de construction. Les stratégies mises en œuvre et les résultats recherchés de cette mixité dans HafenCity seront l'objet du chapitre suivant. Sera également discuté la composition des habitants déjà installés dans les quartiers achevés ainsi que le développement du marché immobilier d'HafenCity en comparaison avec le reste de la ville. Dans le quatrième et dernier chapitre, la lumière sera portée sur les opportunités et les conflits spécifiques liés à la mixité fonctionnelle d'HafenCity ainsi que leur contrôle dans la perspective d'obtenir des effets durables.

4.3. La mixité fonctionnelle au cœur des stratégies d'aménagement de Hafencity

4.3.1 Des stratégies clés pour la mise en œuvre d'une mixité fonctionnelle

Afin d'achever la mixité fonctionnelle annoncée dans le plan directeur d'HafenCity, différentes stratégies ont été mises en place à plusieurs niveaux tout au long du processus de planification et de développement :

Une offre de logements diversifiée

Afin d'assurer la mixité d'usages, les efforts se sont portés entre autres sur la mixité sociale en proposant une offre de logement variée. Cette dernière doit à la fois attirer une clientèle venant de l'extérieur du *Stadtteil* mais aussi un large éventail d'employés locaux, avec l'objectif d'assurer une clientèle variée pour les commerces et services locaux. La construction d'environ 5.500 logements prévue pour divers types de ménages et groupes sociaux, a été mise en œuvre dans les zones selon plusieurs stratégies (cf. Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH 2000: 7).

Les premières parcelles résidentielles, situées dans le quartier *Am Sandtorkai / Dalmannkai*, ont été mises sur le marché à des prix très élevés. Par la suite, à partir de 2003, l'offre de parcelles à usage résidentiel a été proposée à des prix modérés, significativement en deçà des prix de surfaces de bureau. En outre, des parcelles très petites ont été mises sur le marché pour permettre une plus grande diversité des fonctions urbaines. En conséquence, dans le quartier *Am Sandtorkai / Dalmannkai*, les logements réalisés par les sociétés coopératives et ceux construits en habitat groupé en auto-promotion représentent 29% de la surface totale disponible en logement. Ces derniers ont été construits à côté d'appartements de gamme moyenne et haute (cf. Menzl et al. 2011: 7). 45% des logements de ce quartier appartiennent au marché locatif. L'offre différenciée d'appartements se reflète également dans les prix pratiqués : le loyer d'un appartement fourni par les sociétés coopératives est compris entre 9,50 et 13 euros au mètre carré tandis que le loyer sur le marché libre se situe entre 12 et 19 euros au mètre carré. Les prix d'achat débutent à environ 2.850 € par m² (auto-promotion) et atteignent 8.000 € le mètre carré pour des appartements de luxe (prix janvier 2013; cf. HafenCity Hamburg GmbH 2013a: 2).

De la même manière, l'offre de logements dans les autres quartiers est extrêmement variée et consiste en un mélange à petite échelle d'appartements en accession à la propriété et locatifs à différents niveaux de prix. C'est notamment les habitats groupés en auto-promotion qui jouent un rôle important en matière de logement dans les quartiers centraux et de l'est d'Hafencity. Cela devient visible entre autres dans le fait qu'on aspire à ériger quelques 3.000 m² SHOB de logements en auto-promotion. Les prix des appartements déjà achevés étaient en 2006-2007 en dessous du prix des logements privés dans les zones centrales. C'est pourquoi ces appartements sont très attractifs pour les tranches de revenus moyen et élevé. (cf. Bruns-Berentelg / Meyerhöfer / Walter 2012: 78).

Pour augmenter l'acceptabilité sociale du quartier, environ 600 logements sociaux sont prévus à HafenCity. Les 35 premiers logements sociaux de la coopérative immobilière Baugenossenschaft Bergedorf-Bille vont être réalisés à Am Lohsepark pour 2014 et comprendront aussi bien des logements en accession à la propriété que locatifs. Le quartier comportera également deux écoles maternelles, un centre médical, un marché de produits frais et un centre de rencontres (cf. Bergedorf-Bille Gemeinnützige Baugenossenschaft eG; Gaßdorf 2011) (voir chapitre 2 : Mixité fonctionnelle à l'échelle du quartier). Le modèle du „mietpreisgedämpftes Bauen“ (construction au loyer amorti) dans le quartier Baakenhafen contribue aussi à la hausse de la mixité et une meilleure acceptabilité sociale (voir chapitre 2 : Mixité fonctionnelle à l'échelle du quartier). Enfin, la diversité de l'offre de logements dans la HafenCity est aussi accentuée par les plans des logements, qui prennent en compte les besoins et situations spécifiques telles que celles des musiciens, des artistes ou des personnes âgées.

La combinaison exceptionnelle de plusieurs facteurs (localisation au bord de l'eau, centralité, qualité de vie de centre-ville) fait d'HafenCity l'un des endroits les plus chers de Hambourg. Cela a été analysé dans une étude de la « Landesbausparkasse » (LBS) : au début de l'année 2012, le prix moyen des logements en accession à la propriété déjà construits à HafenCity s'élevait à presque 6.800 euros le mètre carré, comparé à 2.700 euros le mètre carré à l'achat en moyenne à Hambourg. Par conséquent, HafenCity est le quartier ayant connu les prix les plus élevés à Hambourg. Le prix d'achat pour des logements neufs est aussi très clairement au-dessus de la moyenne de la ville hanséatique : le prix d'un appartement neuf était en 2012 en moyenne de 3.700 euros par mètre carré, tandis que le prix d'un logement similaire à HafenCity s'élevait à 5.200 euros par mètre carré. Bien qu'il ne s'agisse pas du quartier hambourgeois le plus cher, il n'est surpassé que par quelques quartiers comme Rotherbaum ou Harvestehude. Dans ces quartiers, les prix d'achat s'élèvent en effet à environ 7.000 et 6.000 euros le mètre carré (cf. LBS 2012: 10 et 19). Le magazine « Capital » a montré un résultat similaire en se basant sur une enquête réalisée par les agences immobilières et menée de janvier à mars 2013 : HafenCity est alors classée en troisième position après les quartiers Harvestehude et Uhlenhorst sur un total de 22 quartiers à Hambourg. Selon l'enquête, le prix par mètre carré d'un logement neuf à HafenCity se situe entre 5.000 à 9.000 euros le mètre carré. Le loyer mensuel de ce type de logement se situe entre 14 et 22 euros le mètre carré. En comparaison, un logement neuf dans le quartier de Wilhelmsburg, situé au bout du classement, coûte entre 2.800 à 3.500 euros le mètre carré, et le loyer mensuel pour un logement neuf s'élevait ici entre 9 à 12 euros par mètre carré. Les prix de l'immobilier en location ou en accession à la propriété à HafenCity sont nettement plus élevés que dans les autres quartiers en vogue à Hambourg. Ainsi, les prix d'achat pour les logements neufs varient à Ottensen, quartier prisé de l'Ouest de Hambourg, entre 4.500 et 6.000, et le loyer mensuel entre 13 à 18 euros par m² (cf. Osadnik 2013: 108).

Diffusion et connexion des commerces de proximité avec les fonctions résidentielles et des bureaux

Une autre stratégie afin de parvenir à une plus grande mixité d'usages consiste à disperser les commerces de proximité et de les relier aux bureaux et aux zones résidentielles. Cette « double stratégie » a été appliquée notamment dans l'*Überseequartier*, quartier considéré comme le centre d'HafenCity, et qui représente une extension du centre-ville hambourgeois. Au regard de la double fonction de l'*Überseequartier*, il était nécessaire d'atteindre une très forte fréquentation. Pour y parvenir, les commerces de proximité ont été programmés dans 16 grands bâtiments. La construction d'un centre commercial n'a pas été considéré en raison de son caractère introverti et de sa concentration sur un seul emplacement. Ces mesures permettent aux visiteurs et clients de se disperser sur une très grande surface et d'accéder à pied, et de plein pied, par les rues et places publiques au maximum de sites d'HafenCity. En outre, dans de nombreux bâtiments de l'*Überseequartier*, les espaces de commerce ont été combinés à des restaurants, des bureaux et / ou à un usage résidentiel (voir Bruns-Berentelg / Meyerhofer / Walter 2012: 76 et 137 et suiv.).

Implantation d'entreprises renommées et refus d'implanter des immeubles de bureaux monofonctionnels

Environ la moitié des terrains d'HafenCity devraient être occupés par des bureaux (voir chapitre 2). Par conséquent, la question de l'implantation des entreprises et de la destination des bureaux joue un rôle clé dans le développement d'HafenCity. Afin de trouver une solution adéquate et durable, deux stratégies sont appliquées :

- Premièrement, HafenCity a renoncé à une implantation en cluster des entreprises, de par les expériences négatives d'autre grandes projets liés à la crise de la Nouvelle Economie, bien que le schéma directeur avait initialement prévu de mettre l'accent sur l'informatique et sur l'économie liée à internet. Il a été rapidement reconnu qu'un projet complexe pratiquant des prix élevés pour des bureaux, et demandant un délai de trois à quatre ans pour la construction des bâtiments, est inadapté à l'implantation de petites et moyennes entreprises à croissance rapide et demandeuse de mise en réseau et de flexibilité spatiale. L'épine dorsale d'HafenCity est donc plutôt constituée de grandes entreprises établies au niveau national et international de secteurs stables tels que la logistique, le transport, le conseil, les médias, le commerce et les services aux entreprises et aux particuliers (cf. *ibid.*: 79). Ces sociétés s'engagent à occuper elles-mêmes au moins 60 à 70 % du bâtiment à construire. L'objectif de ces mesures est de réduire le risque de vacance (cf. HafenCity Hamburg GmbH 2013d).
- Deuxièmement, pendant la phase de développement des bureaux, l'attention a été portée à ce que les immeubles de bureaux monofonctionnels tels que le centre de formation de la société SAP et le siège social de la société allemande de logistique Kühne + Nagel restent l'exception. Ces immeubles de bureaux n'ont guère d'espace ouvert au public dans les rez-de-chaussée.

Implantation de fonctions ouvertes au public au rez-de-chaussée

Avec le développement progressif d'HafenCity, les rez-de-chaussée de nombreux immeubles de bureaux ont été réservés à un usage public (cf. Bruns-Berentelg / Meyerhöfer / Walter 2012: 117). La stratégie a aussi été appliquée à d'autres fonctions et selon des configurations différentes (par exemple, commerces et logements ou restaurant et logements). L'objectif est de permettre une densification des fonctions et une amélioration des interactions sociales, et par conséquent de participer à l'animation des quartiers. Les investisseurs répondant à des appels d'offres doivent également intégrer des concepts pour les rez-de-chaussée. Afin de permettre une variété d'utilisations des rez-de-chaussée, les appels d'offres imposent une hauteur sous plafond de cinq mètres. En outre, et en particulier dans les lieux stratégiques, des usages attirant un plus grand nombre de personnes sont prévus, comme par exemple un cinéma ou un théâtre (cf. *ibid.*: 77 et *suiv.*).

Une gestion concentrée, axée sur un développement efficace et intégrée

La gouvernance d'HafenCity, assurée par HafenCity Hamburg GmbH (HCH) est représentative de la mixité fonctionnelle à l'œuvre. Fondé en 1997, la HCH qui s'appelait alors « Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung GHS », est une filiale qui appartient en totalité à la ville de Hambourg et qui aménage le quartier HafenCity pour son compte. Elle est également fiduciairement chargée de l'attribution des lots appartenant à la ville. Les bénéfices financiers générés par la vente des lots sont ensuite investis dans les équipements publics, comme les routes, ponts, places, parcs, quais et promenades. HCH est par ailleurs responsable de la préparation des terrains, de l'aménagement des espaces publics et des infrastructures, de l'acquisition et la liaison contractuelle des promoteurs immobiliers et des utilisateurs ainsi que des relations publiques et de la communication. Le HCH se considère comme un intermédiaire entre la ville de Hambourg -autorité d'aménagement juridique-, et les investisseurs et promoteurs immobiliers, qui poursuivent des intérêts financiers (cf. interview Menzl 26/02/2013). Le développement d'HafenCity est donc caractérisé par un développement du marché induit donnant un rôle fort à l'Etat. La création d'une société privée de développement ayant toutes les fonctions non souveraines permet une gestion de développement efficace et intégrée dans HafenCity, et permet en plus à l'Etat de garder une capacité de contrôle élevée (cf. Bruns-Berentelg / Meyerhöfer / Walter 2012: 74).

En possédant plus de 95 % des terrains d'HafenCity, HCH y dispose d'un poids conséquent (cf. Bruns-Berentelg 2011). Dans les années 1990, peu nombreux étaient ceux tenus au courant des études d'aménagement d'HafenCity. En raison de cette discrétion, la ville de Hambourg a pu prendre le contrôle sur de nombreuses parties d'HafenCity d'aujourd'hui. Car même si la majorité des surfaces appartenait à la municipalité, la plupart des bâtiments étaient des propriétés privées. Les bâtiments en question ont ainsi été acquis progressivement. Si les plans pour HafenCity avaient été rendus publics plus tôt, l'industrie portuaire aurait pu montrer une résistance considérable à l'acquisition d'immeubles et aurait donc contribué à l'augmentation des coûts d'acquisition. (cf. HafenCity Hamburg GmbH 2013e: 2).

Modèle de financement à faible risque et à but non lucratif

En général, le financement des grands projets est extrêmement complexe et varié. En plus des fonds émanant de plusieurs niveaux étatiques, de nombreux projets d'envergure sont financés par des emprunts. Ces derniers sont ensuite remboursés par les futures recettes fiscales induites dans le quartier, ou par la tentative de transférer des responsabilités publiques à des investisseurs privés. Cependant le financement d'HafenCity est relativement prévisible et peu risqué, puisque presque tous les lots sont détenus en fiducie par le HCH dans un fonds nommé « Sondervermögen Stadt und Hafen ». Les promoteurs immobiliers intéressés peuvent investir dans les bâtiments par l'achat des terrains du fonds. Les bénéficiaires vont au financement des infrastructures, à la relocalisation des entreprises, au nettoyage des parcelles, à la planification et à l'acquisition des investisseurs. L'objectif final du développement d'HafenCity est de compenser les recettes du fonds avec les dépenses de développement. La recherche du profit n'est donc pas une priorité, contrairement à d'autres grands projets cofinancés (cf. HafenCity Hamburg GmbH 2013f).

La qualité de la production de la ville comme priorité

Le modèle de financement d'HafenCity permet à la HCH d'exiger la conduite de procédures de mise en concurrence pour tous les terrains. Puisque le financement n'est pas soumis à la maximisation du profit, le HCH peut tenir compte d'autres facteurs que le prix du marché pour les appels d'offres des lots. En conséquence, de manière générale, les développeurs qui illustrent au mieux le principe de la mixité fonctionnelle à l'échelle du bâtiment se voient attribuer la maîtrise d'œuvre (cf. Bruns-Berentelg / Meyerhöfer / Walter 2012: 76 et 17). Dans les compétitions architecturales, des urbanistes et architectes de renom comme Jörn Walter (architecte en chef de Hambourg) attribuent la maîtrise d'œuvre selon la qualité des propositions de conception architecturale afin de garantir une haute qualité urbaine.

Les espaces publics comme outil d'appropriation de l'espace interactif

Les espaces publics – c'est-à-dire chemins, places, promenades et espaces verts – d'HafenCity remplissent beaucoup plus que les fonctions de viabilisation et de composition. Il a déjà été établi dans le plan directeur qu'HafenCity sera relié au reste de la ville, et notamment au centre-ville, par des chemins (cf. Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH 2000: 12). Dans le même temps et en lien avec l'attention portée à la mixité fonctionnelle, les espaces publics sont considérés comme une caractéristique essentielle d'une ville animée à caractère urbain. Ainsi, les espaces publics de HafenCity devraient se développer en des lieux de rencontre, de communication, de visite et de loisirs. Pour répondre à cette exigence, un concours international d'aménagement d'espaces publics a été organisé en 2002 pour la première section développée d'HafenCity. C'est le projet lauréat du bureau « Enric Miralles - Benedetta Tagliabue | EMBT » de Barcelone qui a réussi à mettre en œuvre les exigences complexes de la manière plus adéquate, car il conçoit les espaces ouverts d'HafenCity comme des lieux urbains de rencontre. De plus, les espaces publics y sont organisés de façon hiérarchique afin de permettre des degrés différents d'ouverture et

d'usages : on peut donc y trouver des exemples de places et de promenades utilisées par les visiteurs pour se balader, tandis que des petites places du quartier agissent comme des zones de transition entre l'usage public et semi-public (le résidentiel) (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 48-53).

En outre, la conception détaillée des espaces publics et des éléments déployés en son sein tels que les escaliers, les gardes-corps, les surfaces des places, ou le mobilier urbain, s'est focalisée pour proposer des espaces libres accessibles par le public et utilisables selon des besoins différents. Par exemple, les murs en briques colorées sont perçus comme des stimuli forts et peuvent être utilisés pour l'escalade. De même, en raison de sa surface jaune distinctive, le terrain de basketball sur la place Vasco da Gama est utilisé non seulement comme un terrain de sport, mais est également attrayant pour les photographes ainsi que pour les passants qui se servent du terrain comme un raccourci. Enfin, certains bancs peuvent être utilisés comme rampe de skateboard (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 53). Par conséquent, de nombreux espaces publics d'HafenCity permettent une appropriation de l'espace individuelle et interactive, et contribuent de manière significative à son caractère urbain.

La faible régulation des espaces publics comme contribution à la mixité d'usages

Les espaces publics d'HafenCity doivent être perçus et utilisés de manière consciente par les résidents et les visiteurs. Pour cette raison, diverses manifestations sont organisées dans les espaces publics d'HafenCity : HafenCity Hamburg GmbH a organisé depuis la fondation d'HafenCity de multiples activités qui attirent encore aujourd'hui de nombreux visiteurs de toute la région ainsi que les touristes internationaux (par exemple l'été sur les Terrasses de Magellan, des activités artistiques, des marchés aux puces ou des événements pour les enfants, des séances de photos et de films...)

HafenCity Hamburg GmbH est conscient qu'une utilisation intense et explicite des espaces publics peut être source de graves conflits. Ainsi des interventions régulatrices dans certains endroits ont été mises en œuvre : certaines séances de photos et de films ne sont autorisées que jusqu'à 22 h, afin de ne pas déranger les habitants par les nuisances lumineuses durant la nuit. Cependant, HafenCity Hamburg GmbH tente de réglementer les espaces publics d'HafenCity aussi peu que possible et préfère résoudre les conflits éventuels par la médiation et la communication. Par exemple, le skateboard est autorisé à HafenCity seulement à certains moments et uniquement dans des lieux désignés. En même temps, afin que les skateurs ne soient pas inconsciemment exclus des espaces publics, des panneaux autorisant explicitement le skateboard ont été installés dans les endroits correspondants. En outre, les logos d'associations de skate et de certains fournisseurs connus ont été placés à ces endroits, ce qui facilite l'identification des skateurs avec ces espaces. Une inspection préventive des lieux où des conflits entre skateurs et des clients de restaurants se produisent a aussi été effectuée en coopération avec une association de skateboard. Dans les endroits concernés, des pots de fleurs ont été placés de telle manière que les skateurs ne puissent pas y exercer leurs activités. De cette façon, l'espace public est aussi peu que

possible réglementé et une atmosphère agréable et à quelques exceptions près sans conflits entre les différents acteurs est créée (cf. interview Menzl 26/02/2013).

Les tentatives d'éviter une réglementation excessive de l'espace public se reflète également dans les espaces verts et les parcs d'HafenCity : dans Sandtorpark, on ne trouve aucune clôture ni aucune autre barrière physique séparant le parc des espaces avoisinants. De la sorte, le parc peut être utilisé à la fois par les résidents, les travailleurs et les élèves de l'école primaire avoisinante (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 54). Cette pratique réglementaire est en faveur de la mixité d'usages et favorise en outre les relations de voisinage dans le quartier.

Procédures flexibles de l'allocation des terrains

La mise en pratique de la mixité fonctionnelle est encadrée par un système d'allocation des terrains novatrice et flexible. Ce ne sont pas les développeurs et investisseurs payant le prix le plus élevé mais ceux qui se rapprochent le plus du modèle de la mixité fonctionnelle au niveau du contenu, de la conception et de l'écologie à l'échelle du bâtiment, auxquels un terrain sera attribué. Cette forme d'attribution des terrains exige une réorientation du secteur de l'immobilier et est une caractéristique unique par rapport à de nombreux autres projets d'aménagement de rives dans d'autres villes (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 18 et suiv.).

Un processus de construction rapide et obligatoire

Afin que les sites de construction ne restent pas sans usage pendant une période trop longue, HafenCity Hamburg GmbH accorde aux développeurs une durée d'un an et demi pour développer leur projet. Toutes les préparations nécessaires, telles que le concours d'urbanisme, doivent être terminées et toutes les autorisations requises obtenues pendant ce temps. Si un investisseur n'est pas capable de répondre à toutes les exigences dans le temps imparti, il est obligé de restituer le terrain. Cette possibilité montre bien à quel point HafenCity Hamburg GmbH dispose d'importants pouvoirs (cf. aussi le chapitre 4). Par cette approche - dite « Anhandgabeverfahren » (la *méthode d'allocation*), l'établissement veille à ce que les terrains soient construits le plus vite possible et que les investisseurs respectent leur promesses en termes d'aménagement (cf. interview Menzl 26/02/2013).

Minimisation des risques par une diversification des investisseurs

Dans les grands projets de long terme, les risques conjoncturels du marché s'avèrent particulièrement dangereux. C'est pourquoi la priorité dans la sélection des promoteurs pour HafenCity a été la diversification et le morcellement de ceux-ci. Dans le cadre de la distribution des terrains pour la première partie d'HafenCity (Am Sandtorkai / Dalmannkai), un total de 27 développeurs a été impliqué dans le projet. De cette façon, les besoins spécifiques de différents développeurs ainsi que les risques économiques des investisseurs sont dispersés (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 76 et suiv.).

Rétrospectivement, cette stratégie s'est révélée particulièrement intelligente surtout au regard de la crise financière mondiale : les conséquences de la crise ne se sont fait sentir que dans une partie d'*Überseequartier*. Ici, un consortium germano-néerlandais – composé d'ING Real Estate, SNS Property Finance et Gross & Partner – a participé au projet en tant que seul promoteur. La crise financière a mis un des partenaires du consortium en difficulté et a entraîné la nécessité d'un remaniement. Dans les autres quartiers, a contrario, la crise financière ne s'est pas faite remarquée car un assèchement de liquidité d'un unique investisseur n'est pas possible étant donné la constellation d'investisseurs hétérogènes et morcelés décrite ci-avant (cf. interview Menzl 26/02/2013).

Communication des qualités urbaines recherchées

La vaste stratégie de communication d'HafenCity Hamburg GmbH a pour objectif de renforcer la perception publique d'HafenCity. La stratégie de relations publiques a été lancée début 2000 avec l'ouverture d'un centre d'information public dans le « Kesselhaus » (la chaufferie), dans HafenCity. Dans le Kesselhaus se situent entre autres une maquette d'HafenCity ainsi qu'un espace d'exposition et de publications actuelles sur le projet. Actuellement, le centre d'information, qui offre plus de 1.000 visites guidées gratuites d'HafenCity par an, enregistre plus de 200.000 visiteurs chaque année. Il a été complété en 2011 par le pavillon d'information sur le sujet de « la durabilité urbaine », au Magdeburger Hafen⁶³. En plus des deux centres d'information, l'offre en communication est composée entre autres d'un vaste site internet multilingue, de nombreuses brochures régulièrement publiées ainsi qu'une émission d'information mensuelle de 45 minutes diffusée par une chaîne locale. De nombreux événements tels que manifestations, expositions et conférences contribuent aussi au caractère urbain et animé d'HafenCity. Cela ne devrait pas seulement attirer les visiteurs et les touristes, mais également répondre aux exigences de futurs riverains de HafenCity qui devraient être ainsi attirés (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 81 et suiv.).

Une stratégie sociale de pilotage de projets par la flexibilité et la participation dans les processus d'aménagement

Un autre aspect important de la direction du projet mené par HCH représente le jeu entre acteurs qui augmente également de manière significative la qualité du développement d'HafenCity. L'implication des différents acteurs et leurs interactions ont été dès le début un élément essentiel du développement d'HafenCity, du fait que différents promoteurs, résidents, employés ou touristes aux intérêts partiellement divergents se rencontrent en son sein. On peut évoquer comme exemple de l'implication des acteurs dans le processus d'aménagement une aire de jeux terminée en 2008. Celle-ci a été souhaitée par des parents venant de s'installer qui ne voulaient pas attendre l'achèvement prévu plus tard. Parents et enfants ont participé dans la planification et l'aménagement de la place (entre autres à travers une coopération

⁶³ Nom d'un dock d'HafenCity.

pratique – la création d'une maison de jeux pour l'hiver) (cf. HafenCity Hamburg GmbH 2013g). En 2013, l'aire de jeu sera transférée à son emplacement initialement prévu. Cette exemple montre que la structure de voisinage dynamique est un des principaux thèmes dans la participation des différents acteurs. Les nouveaux résidents d'HafenCity sont accueillis avec un « Welcome Package » informatif. En outre, un sociologue urbain employé par HafenCity Hamburg GmbH (Markus Menzl) a pour tâche d'examiner le développement des voisinages et de conseiller l'établissement dans ce processus. Depuis de plusieurs années, les processus sociaux dans HafenCity sont analysés notamment en coopération avec la HafenCity Universität domiciliée sur place (à partir de 2013) (cf. HafenCity Hamburg GmbH 2013h: 1).

La mixité d'usages est ainsi accentuée et renforcée par les stratégies de formation du capital social. Elles visent à renforcer l'auto-organisation des habitants et des commerçants du quartier et leur participation dans le processus d'aménagement. Les possibilités de participation offertes sont de véritables créatrices d'identité pour la jeune HafenCity, qui vise à s'établir comme un site résidentiel et commercial. La formation du capital social se traduit par de nombreuses activités et formes de participation : les résidents organisent entre autres un marché aux puces, participent à l'aménagement urbain, sont impliqués dans la dénomination de nouvelles rues ou contribuent à la conception d'une aire de jeux (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 82 et suiv.)

L'association Netzwerk e.V. (« Réseau ») joue aussi désormais un rôle important dans la participation des résidents. Il s'agit d'une organisation officiellement enregistrée depuis 2010 visant à encourager le voisinage, représenter les intérêts des résidents ainsi que des commerçants afin de faire en sorte qu'HafenCity devienne un *Stadtteil* social, durable, intégratif et culturellement diversifié (cf. Netzwerk HafenCity e.V. 2013).

Formation du capital culturel

La formation du capital culturel dans HafenCity dépasse largement l'implantation de l'Elbphilharmonie et comprend entre autres des événements d'art et de musique divers organisés par HafenCity, la localisation stratégique des écoles, des universités et des musées ainsi que l'installation d'une salle de cinéma. Ces activités sont souvent organisées en partenariat avec des fondations pour la culture de la ville de Hambourg (comme la Fondation Körber) (cf. Bruns-Berentelg, Meyerhöfer, Walter 2012: 82 et suiv.).

Projets phares

En raison de sa localisation juste au sud du centre-ville d'Hambourg et de l'omniprésence de l'eau, le projet HafenCity joue le rôle de « phare » pour la ville. Dans son ensemble, il est un fleuron et participe à la construction de l'image de la métropole hambourgeoise ainsi que de l'Allemagne du nord de manière très importante. En outre, HafenCity rejoint le groupe des grands projets internationaux comme les Docklands

de Londres. Avec les projets de bâtiments singuliers, HafenCity devrait mieux se positionner comme un complément de la *city* hambourgeoise.

Les projets phares de HafenCity tels que l'Elbphilharmonie, le Cruise Center, la Tour d'habitation Marco Polo ou le Forum Œcuménique sont partie intégrante de la mise en œuvre de la mixité d'usages à l'échelle du bâtiment : ainsi, des logements, un hôtel et des restaurants trouvent place dans l'Elbphilharmonie, tandis que le Forum Œcuménique inauguré en 2012 est un mélange entre monastère de ville (couvent), lieu de rencontre, centre de manifestations et de restauration issue du commerce équitable (cf. *ibid.*: 113 et 156).

En résumé, la méthode des stratégies d'aménagement d'HafenCity se distingue par le souci prononcé d'appliquer à la fois la complexité nécessaire dans les lieux de vie urbains et la flexibilité indispensable dans la mise en œuvre de ces stratégies. Ce degré élevé de différenciation ainsi que l'expertise dans sa mise en œuvre est essentiel pour l'implémentation de la mixité d'usages à l'échelle des bâtiments et des quartiers dans une nouvelle zone urbaine centrale. Quels sont les succès enregistrés à ce jour et quels obstacles ont été maîtrisés ou restent encore à surmonter est l'objet du quatrième et dernier chapitre de l'étude de cas hambourgeois.

4.4. Résultats de la mixité fonctionnelle dans HafenCity : réussites, potentiels de conflits et perspectives

Les trois chapitres précédents illustraient la vaste gamme de demandes d'usages adressées à HafenCity. Cette extension du centre-ville de Hambourg en train de naître est le résultat de la transformation d'une partie ancienne et laissée à l'abandon du port de Hambourg en un nouveau quartier de ville. Son développement poursuit l'objectif de réaliser un nouveau centre comprenant des logements, des bureaux, des services et des établissements culturels et récréatifs en lien avec l'eau, qui complète l'ancien centre-ville. A l'opposé des grands projets monofonctionnels, une grande variété d'usages devrait être coordonnée et avoir lieu à l'échelle des bâtiments ainsi qu'à l'échelle du quartier, afin de parvenir à établir durablement un quartier vivant et urbain. Enfin, le développement de l'ensemble d'HafenCity est prévu pour durer environ 25 ans en raison de la taille et de la complexité du site. Des quartiers viables seront achevés successivement, afin de ne pas affecter les premiers usagers par les activités des chantiers.

La mise en œuvre de ces objectifs et exigences de planification très différents permet d'identifier des réussites ainsi que des conflits existants et potentiels, et offre des perspectives stimulantes en regard des futurs mixités d'usages dans le développement urbain local et régional. Dans ce contexte, le cas de HafenCity Hamburg est un laboratoire urbain intéressant pour les processus d'apprentissage interne et externe des professionnels, des acteurs de la politique et de la gestion urbaine, ainsi que pour les usagers de tous les jours.

4.4.1 Des succès

Cohésion sociale et mixité d'usages

En un espace de temps relativement court, une cohésion sociale s'est développée à Hafencity entre les personnes qui y vivent, qui y travaillent et des groupes de visiteurs intéressés. Ceci provient partiellement de la diversité de l'offre de logements, qui permet des combinaisons de capital social différents dans les voisinages du quartier. Bien qu'Hafencity soit considéré en général comme l'un des endroits les plus chers à vivre à Hambourg, les logements construits par des coopératives et des habitats groupés en autopromotion dans beaucoup des quartiers sont déjà garants d'une mixité sociale parmi les groupes à revenus moyens et élevés. Cela sera élargi à l'avenir par l'ajout de différents types de logements sociaux.

La cohésion sociale se manifeste en outre dans l'écart de prix du supermarché EDEKA situé sur le Überseeboulevard (Überseequartier). Selon le PDG, le supermarché a pris soin depuis le début de proposer des prix socialement acceptables. Ainsi, il s'agit d'un de points de vente EDEKA les moins chers parmi ceux ayant une situation centrale à Hambourg. Parmi les clients, on recense employés de bureaux, commerçants et hommes d'affaires locaux, résidents d'Hafencity ainsi que des artisans ou des ouvriers passant leur journée de travail à Hafencity. Indépendamment de leur revenu, la plupart des clients sont très sensibles aux prix et feraient leurs achats ailleurs si les prix étaient relativement plus élevés. De plus, il est possible d'acheter dans le magasin un déjeuner sous forme de snacks pour des prix entre 3,50 et 5,50 euros. Enfin, le supermarché propose un service de livraison gratuit pour les bureaux environnants (cf. Böcker 2013).

La Hafencity: un terrain d'expérimentation du développement urbain responsable du 21^{ème} siècle

La conception et la mise en œuvre du projet a été menée dès le début par la régie municipale et a toujours été guidée par l'objectif de compléter le centre-ville. Il ne s'agit pas d'une addition de bâtiments et de fonctions sur une friche industrielle, mais du développement et de la mise en œuvre de structures urbaines durables à court, moyen et long terme. Les coopérations avec les acteurs privés étaient menées sous conditions de conformité avec les normes de qualité mises en place par la ville. Les aspects suivants ont contribué, entre autres, à la gestion de projet réussie:

- Des informations systématiquement mises à disposition du public sur les étapes de mise en œuvre du projet ont favorisé les ventes et l'appropriation des logements, des surfaces de commerces et de services ainsi que des espaces publics adjacents.
- La réalisation progressive des quartiers a attiré l'attention sur les changements imminents prévisibles, dans et autour d'Hafencity, a réduit l'exposition aux conséquences des travaux de construction et a permis des évaluations appropriées qui, par la médiation, aboutissent à résoudre les problèmes rapidement.

- L'analyse comparative avec des projets internationaux de revitalisation des zones portuaires urbaines d'une part et une approche technique pluridisciplinaire réflexive d'autre part ont aiguisé l'attention sur les risques potentiels. Entre autres, une étude préliminaire sur les processus sociaux à l'œuvre dans HafenCity a révélé les risques de conflit ainsi que les ressources sociales, culturelles, politiques ou économiques pour leur traitement (cf. Menzl et al. 2011). Un dialogue ouvert avec toutes les parties prenantes a conduit dans de nombreux cas à des options de solution temporaire ou permanente et a motivé de nombreuses personnes à participer à la conception du nouveau quartier.
- La mise en œuvre cohérente d'espaces publics différenciés, robustes et de haute qualité permet des rencontres facilitées des habitants, des employés et des visiteurs.

Les succès et pratiques constructives obtenus jusqu'ici dans le projet d'HafenCity sont fondés sur la connaissance et l'expérience des difficultés potentielles. Aussi celles-ci ne sont pas totalement absentes dans ce projet. Les conflits potentiels, qui se sont manifestés ou qui pourraient devenir virulents dans le cadre de la mixité d'usages projetée et réalisée, illustrent la complexité de la demande pour le nouveau centre-ville de Hambourg et constituent en même temps un défi et stimulent davantage les processus d'apprentissage.

4.4.2 Potentiel de conflits et options de solution

Usage résidentiel contre usages touristiques et de loisirs

Des conflits entre usages résidentiels et usages liés au tourisme et aux loisirs sont principalement dus aux sources de bruit associées aux différents événements et activités se déroulant à HafenCity (parmi lesquels concerts et événements sportifs). Ces activités sont associées aux nombreux visiteurs, à la circulation accrue et à une plus grande utilisation des zones de loisirs publics. Toutefois, les habitants d'HafenCity perçoivent ces conflits à différents degrés : certains considèrent les nombreux événements comme une caractéristique d'un quartier à caractère urbain et sont prêts à accepter les éventuelles perturbations. D'autres perçoivent les nombreux événements dans HafenCity comme extrêmement dérangeants et envisagent même pour cette raison de partir d'HafenCity ou ont déjà déménagé (cf. Wegener 2013). Les faibles réglementations concernant les espaces publics par les urbanistes d'HafenCity (voir chapitre 3) exigent dans des cas de conflit la volonté de négociation de stratégies pour apporter des solutions, comme cela fut effectué avec succès dans le cas du terrain de basketball situé devant des logements, ainsi que dans le cas de l'utilisation des espaces publics par des skateboarders. Une évasion totale des événements bruyants n'aura pas lieu à HafenCity. Les habitants d'HafenCity doivent donc s'arranger de façon tolérante avec ces expositions aux bruits comme dans les autres zones densément peuplées de la ville.

Un autre conflit potentiel imminent se trouve dans la proximité entre une zones résidentielle et les surfaces extérieures d'un hôtel : la terrasse de l'hôtel se situe seulement à quelques mètres des balcons et des terrasses des logements voisins. Lors d'une utilisation à haute fréquence de la terrasse de l'hôtel, une exposition au bruit des

résidents dans les niveaux inférieurs et supérieurs du bâtiment résidentielle peut survenir en raison de la cour fermée.

Usage résidentiel contre restauration

Les bruits émanant d'établissements de restauration avec terrasses peuvent particulièrement affecter la qualité de vie des résidents. Les gestionnaires d'HafenCity sont intervenus dans un esprit de régulation et médiation, en développant des solutions individuelles pour de nombreux restaurateurs afin de réduire au minimum l'exposition au bruit. En fin de compte, les nuisances sonores des établissements de restauration d'HafenCity perturbent la plupart des résidents dans une moindre mesure que celles liées aux événements (cf. Wegener 2013).

Les clients de restaurants dérangent les résidents surtout le week-end par leurs véhicules stationnés dans les rues. Ces perturbations s'accumulent dans la rue Am Kaiserkai dans le quartier Am Sandtorkai / Dalmannkai où se situent de nombreux restaurants. Bien que la ville ait exigé des restaurateurs de créer de nouveaux espaces de stationnement, ceux-ci n'ont pas encore été mis à disposition. Une solution satisfaisante pour les résidents et les restaurateurs ne pouvait donc pas encore être mise en place (cf. Menzl 2013).

Habitation contre circulation

A l'interface entre les fonctions résidentielles et les infrastructures de transport existantes d'HafenCity un potentiel de conflit résulte de la proximité du port et de sa traversée par des routes majeures. Une zone névralgique est celle proche du terminal de croisières (Cruise Center) dans le quartier Am Sandtorpark / Grasbrook. La fonction résidentielle joue par rapport aux autres quartiers un rôle mineur, toutefois les nuisances sonores dans cette zone causées par l'arrivée et le départ des touristes de croisières, auxquels il faut ajouter les effets des différents événements sont particulièrement élevées. Afin de ne pas perturber le bon fonctionnement du port, tous les contrats de vente et de location dans les zones proches des rives sud d'HafenCity mentionnent la possibilité que du bruit soit causé par le port (cf. Menzl 2013). Cependant, seul le proche avenir pourra montrer si cette mesure s'avère suffisante.

Des conflits d'usage importants sont également attendus dans le quartier Am Lohsepark. Dans cette partie d'Hafencity, le trafic routier et ferroviaire des ponts de l'Elbe (Elbbrücken) adjacents est particulièrement développé et stratégique. Par conséquent, les problèmes particuliers de nuisance sonore doivent être traités ici dans le détail pour minimiser les risques de conflit dès le départ.

Habitation contre usages culturels

L'Elbphilharmonie dans le quartier Am Sandtorkai / Dalmannkai possède un potentiel de conflits considérable. Le bâtiment majeur a obtenu une couverture médiatique négative puisque les coûts réels de construction sont dix fois supérieurs à ceux initialement calculés. En outre, la livraison du bâtiment va être reportée de plusieurs

années en raison de la mauvaise planification du projet et sa construction sera achevée au plus tôt en 2016 (cf. SPIEGEL-ONLINE 2013). En raison de ces retards de calendrier, des détaillants sont confrontés à des déficits dans leurs chiffres d'affaires qui s'appuyait sur la réalisation déjà finie de l'Elbphilharmonie (cf. Menzl 2013).

Un autre problème se posera : les vagues de fréquentation massive une fois la construction de l'Elbphilharmonie achevée. De nombreuses propositions sont faites pour réduire les nuisances causées par la circulation pour les riverains et les commerçants. Par exemple, la mise en service d'une navette pour les visiteurs les jours de concert est actuellement étudiée.

Si le trafic lié à l'Elbphilharmonie est mal intégré dans le quartier, le projet déjà très controversé pourra mener au mécontentement des résidents et des commerçants. En outre, les entrepreneurs s'attendent à une augmentation de chiffre d'affaires suite à la réalisation de l'Elbphilharmonie. Si le nombre de visiteurs reste en deçà des attentes, l'insatisfaction de certains commerçants sera également élevée. À l'avenir, une attention particulière devrait être accordée à l'Elbphilharmonie et aux effets causés par ce bâtiment.

Les différents musées d'HafenCity et de la Speicherstadt produisent actuellement de l'affluence pour le commerce et la restauration dans le nouveau *Stadtteil*. Les nuisances pour les riverains sont liées à la circulation dans les quartiers résidentiels des automobilistes à la recherche d'une place de stationnement gratuite. La ville prévient ce phénomène en proposant de nombreuses places de parking et un contrôle des stationnements illégaux.

Fonction résidentielle contre établissements d'enseignement

Il a été donné autant d'importance à la première école d'HafenCity (qui comprend une école maternelle et un centre de loisirs) qu'aux quatre sites universitaires. Cependant, l'école primaire a été construite, en raison de mesures budgétaires de la ville, sur une très petite surface. L'aire de jeux est située sur le toit et l'espace sportif de l'école est construit au milieu d'immeubles de bureaux et d'habitation. Cette disposition a pour conséquence des nuisances sonores liées aux enfants pendant les pauses et les heures de l'après-midi. Ces nuisances sont cependant moins vécues comme une perturbation que le trafic des parents accompagnant les enfants et les vis-à-vis entre bâtiments adjacents.

L'Université d'HafenCity est la plus grande université dans le nouveau quartier et ouvrira ses portes début 2014. Dans son voisinage se situent un immeuble d'habitation et un immeuble de bureaux ainsi que le Lohsepark. La plupart des usagers d'HafenCity se réjouissent encore de l'implantation de l'université. Ce ressenti ne pourra être évalué qu'une fois qu'auront lieu les premières expériences avec les étudiants dans l'espace public d'HafenCity, de même que les conflits d'usage possibles ne seront appréhendés qu'avec la concrétisation des projets.

4.4.3 Perspectives de la mixité fonctionnelle dans la ville du 21^{ème} siècle à partir de l'expérience de HafenCity

En résumé, on peut constater que - malgré les conflits mentionnés - l'implémentation de la mixité fonctionnelle dans HafenCity a été globalement un succès. HafenCity est actuellement un quartier mixte, où des styles de vie différents peuvent coexister dans un esprit de tolérance. En considérant les évolutions dans d'autres villes européennes au cours des dernières décennies, celles-ci ont largement mauvaise presse dans les médias : les menaces telles que l'étalement urbain, le tassement social et économique, la polarisation de la population et des intérêts d'usages, ou même la perte de leur autonomie présentent pour de nombreuses villes européennes un défi compliqué. Dans ce contexte, le développement d'HafenCity comme un quartier de mixité fonctionnelle et sociale mérite d'être considérée comme exemplaire. Ce nouveau quartier de Hambourg est donc un terrain d'essai pour le développement urbain durable du 21^{ème} siècle, et représente une distanciation consciente et convaincante de la Charte d'Athènes et du principe de séparation des fonctions qui y est proclamé.

Jusqu'à présent, l'expérience montre que l'hybridité et la simultanéité des fonctions sont acceptables et même avantageuses, tant que les différentes fonctions dans les quartiers et dans le *Stadtteil* sont bien coordonnées et que leur qualité réponde aux attentes des clients et des fournisseurs. Cependant, HafenCity pourrait perdre son attrait et diverger de ses exigences initiales dans le cas où une typologie fonctionnelle dominerait ou à cause d'intérêts de commercialisation qui mèneraient à une qualité réduite. Aujourd'hui, les tendances remettant en question le caractère hybride d'HafenCity sont sporadiques : les résidents ennuyés par les nuisances sonores intenses ont déjà quitté le quartier. En même temps, les quartiers centraux de la ville attirent de nouveaux habitants de façon soutenue, ce qui compense cette fluctuation d'habitants en aucun cas supérieure à la moyenne. La question est plutôt combien de temps les commerçants, les restaurateurs et les autres prestataires de services pourront supporter les chiffres d'affaires inférieurs dus aux travaux.

À ce jour, la mixité fonctionnelle et l'équilibre entre les différents styles de vie et les pratiques quotidiennes qui en résulte sont considérés comme le point fort et la particularité d'HafenCity. Ceux-ci doivent être préservés à l'avenir par des politiques qui, de manière constructive et créative, prennent en compte de fait les évolutions sociales. La HafenCity Hamburg GmbH et la ville de Hambourg devraient dans le futur utiliser la mixité fonctionnelle comme élément majeur de positionnement et de promotion. Cela lui évitera des évolutions sociales, économiques, politiques et culturelles trop homogènes qui entraînent des coûts sociaux élevés à long terme.

Références bibliographiques

Bodemann, Uwe (2002), "HafenCity Hamburg - Anlass, Masterplan, Chancen", in Schubert, Dirk (Dir.) *Hafen- und Uferzonen im Wandel - Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*, 3. Auflage (2007), Berlin, pp. 99-117.

Bruns-Berentelg, Jürgen / Meyerhöfer, Dirk / Walter, Jörn (Dir.) (2012), *HafenCity Hamburg - Das erste Jahrzehnt*, Hamburg.

Bruns-Berentelg, Jürgen (2011), "HafenCity Hamburg, Die Erfindung der urbanen City am Wasser", *Presentation* dans le Symposium "Rosenstein – Wir gestalten unsere Zukunft", Stuttgart, 18 Janvier, http://www.rosenstein-stuttgart.de/fileadmin/downloads/Einladungen_Rosenstein-Veranstaltungen_ab_2011/Hafencity_Hamburg.pdf, 15.07.2013.

Freie und Hansestadt Hamburg (Dir.) (2005), "Sprung über die Elbe - Hamburg auf dem Weg zur internationalen Bauausstellung - IBA Hamburg 2013", <http://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2009/3950/pdf/sprung.pdf>, Zugriff, 15.07.2013.

Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH (Dir.) (2000), *HafenCity Hamburg, Der Masterplan*, Hamburg.

GEWOS (1975), "Citynahes Wohnen - Analyse einer dreistufigen Untersuchungsreihe unter besonderer Berücksichtigung der daraus abzuleitenden Konsequenzen für Stadtplanung und Wohnungsförderung", Hamburg, *GEWOS-Schriftenreihe Neue Folge* Bd. 17.

HafenCity Hamburg GmbH (Dir.) (2013a), *Daten & Fakten - Die wichtigsten Daten und Fakten über das größte innerstädtische Entwicklungsprojekt Europas*, <http://www.hafencity.com/de/ueberblick/daten-fakten.html>, 15.07.2013.

HafenCity Hamburg GmbH (Dir.) (2013b), *Die HafenCity Hamburg in Daten und Fakten*, http://www.hamburger.hafencity.de/upload/files/artikel/130226_Daten_Fakten_HafenCity_Hamburg.pdf, 15.07.2013.

HafenCity Hamburg GmbH (Dir.) (2013c), *Der Lohsepark, Central-Park der HafenCity*, <http://www.hafencity.com/de/konzepte/der-lohsepark-central-park-der-hafencity.html>, 15.06.2013.

HafenCity Hamburg GmbH (Dir.) (2013c), *Aufgaben der HafenCity Hamburg GmbH*, <http://www.hafencity.com/de/management/aufgaben-der-hafencity-hamburg-gmbh.html>, 15.06.2013.

HafenCity Hamburg GmbH (Dir.) (2013d), *HafenCity - die Genese einer Idee*, <http://www.hafencity.com/de/ueberblick/hafencity-die-genese-einer-idee.html>, 15.07.2013.

HafenCity Hamburg GmbH (Dir.) (2013e), *Wie wird die HafenCity finanziert?*, <http://www.hafencity.com/de/faq-konzepte-planung/wie-wird-die-hafencity-finanziert-.html>, 15.06.2013.

- HafenCity Hamburg GmbH (Dir.) (2013f), *Kinderspielplatz eröffnet*, <http://www.hafencity.com/de/news/kinderspielplatz-eroeffnet.html>, Zugriff, 15.07.2013.
- HafenCity Hamburg GmbH (Dir.) (2013g), *Kommunikation & Bürgerdialog*, <http://www.hafencity.com/de/management/kommunikation-buergerdialog.html>, 15.07.2013.
- HafenCity Hamburg GmbH (Dir.) (2010), *Spuren der Geschichte - Hamburg, sein Hafen und die HafenCity*, Hamburg.
- Hoyle, Brian Stewart (1989), "The Port-City-Interface, Trends, Problems and Examples", in, *Geoforum*, No. 4, pp. 429-435.
- LBS Bausparkasse Hamburg Aktiengesellschaft (2003) (Dir.), *Belebung der Innenstadt - Chancen und Herausforderungen innerstädtischen Wohnens in Hamburg*, <http://www.lbs.de/shh/lbs/pics/upload/tfmedia1/HBAArqaWef.pdf>, 15.07.2013.
- Menzl M. et al. (2011), *Wohnen in der HafenCity - Zuzug, Alltag, Nachbarschaft*, Hamburg.
- Moldenshardt H. (1992), "Der Überfluss der Überflüssigen oder Hamburgs Centrum als Käuferlebnis", in Helms H. G. (Dir.), *Die Stadt als Gabentisch, Beobachtungen der aktuellen Städtebauentwicklung*, Leipzig.
- Möller I. (1999), *Hamburg*, Gotha/Stuttgart.
- Menzl M. (2010), *Reurbanisierung? Zuzugsmotive und lokale Bindungen der neuen Innenstadtbewohner - Das Beispiel der HafenCity Hamburg sowie das Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit in der HafenCity, Ein komplexer Balanceakt*, http://www.hafencity.com/upload/files/files/DP_Menzl_Reurbanisierung_1_6.pdf, 15.07.2013.
- Netzwerk HafenCity e.V. (2013), <http://www.netzwerk-hafencity.de/>, 15.07.2013.
- Neumann U. (1997), *Auswirkungen und Prozessabläufe der Erneuerung innerstädtischer Hafengebiete im Revitalisierungsprozess britischer Städte*, Düsseldorf.
- Osadnik S. (2013), "Hamburg, Außenbezirk statt Außenalster", in *Capital*, n. 05 (18.04.2013 bis 22.05.2013), Der große Immobilien-Kompass, Hamburg.
- Schultz-Berndt G. (2009), "HafenCity Hamburg - Urbane Innenstadt an der Elbe" in Mager, T. J., Wahlen D. (Dir.), *Beispiele der Stadt- und Regionalentwicklung - Beiträge zur Baukultur, Stadt- und Regionalentwicklung*, Köln.
- Schubert D. (Dir.) (2002a), "Revitalisierung von (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen in Seehafenstädten - Anlässe, Ziele, Ergebnisse sowie Forschungsansätze- und defizite" in Schubert, Dirk (Dir.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel - Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*, Troisième édition (2007). Berlin, pp. 22-36.
- Schubert D. (Dir.) (2002b), "Vom Traum zum Alptraum? Von den Docks zu den Docklands - Strukturwandel und Umbau ehemaliger Hafeneareal in London" in Schubert D. (Dir.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel - Analysen und Planungen zur*

Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, Troisieme edition (2007), Berlin, pp. 195-218.

SPIEGEL-ONLINE, “Einigung mit Hochtief, Bauarbeiten an der Elbphilharmonie können wieder losgehen”, <http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/elbphilharmonie-wird-weitergebaut-a-906804.html>, 15.07.2013.

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Dir.) (2013), *Statistisches Jahrbuch Hamburg 2012/2013*, Hamburg.

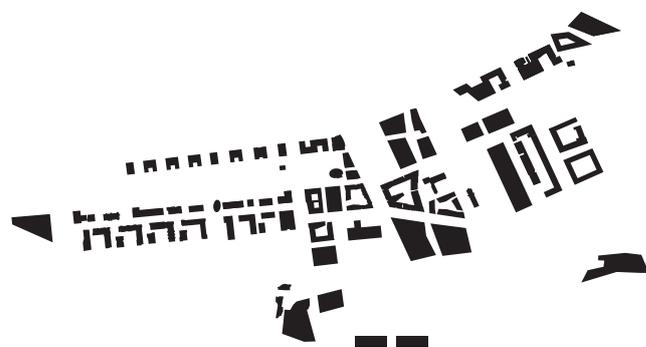
Tiedemann A. (2013), “Sozialwohnungen mit Elbblick”, in *Hamburger Abendblatt*, 03.06.2013, Hamburg.



1899



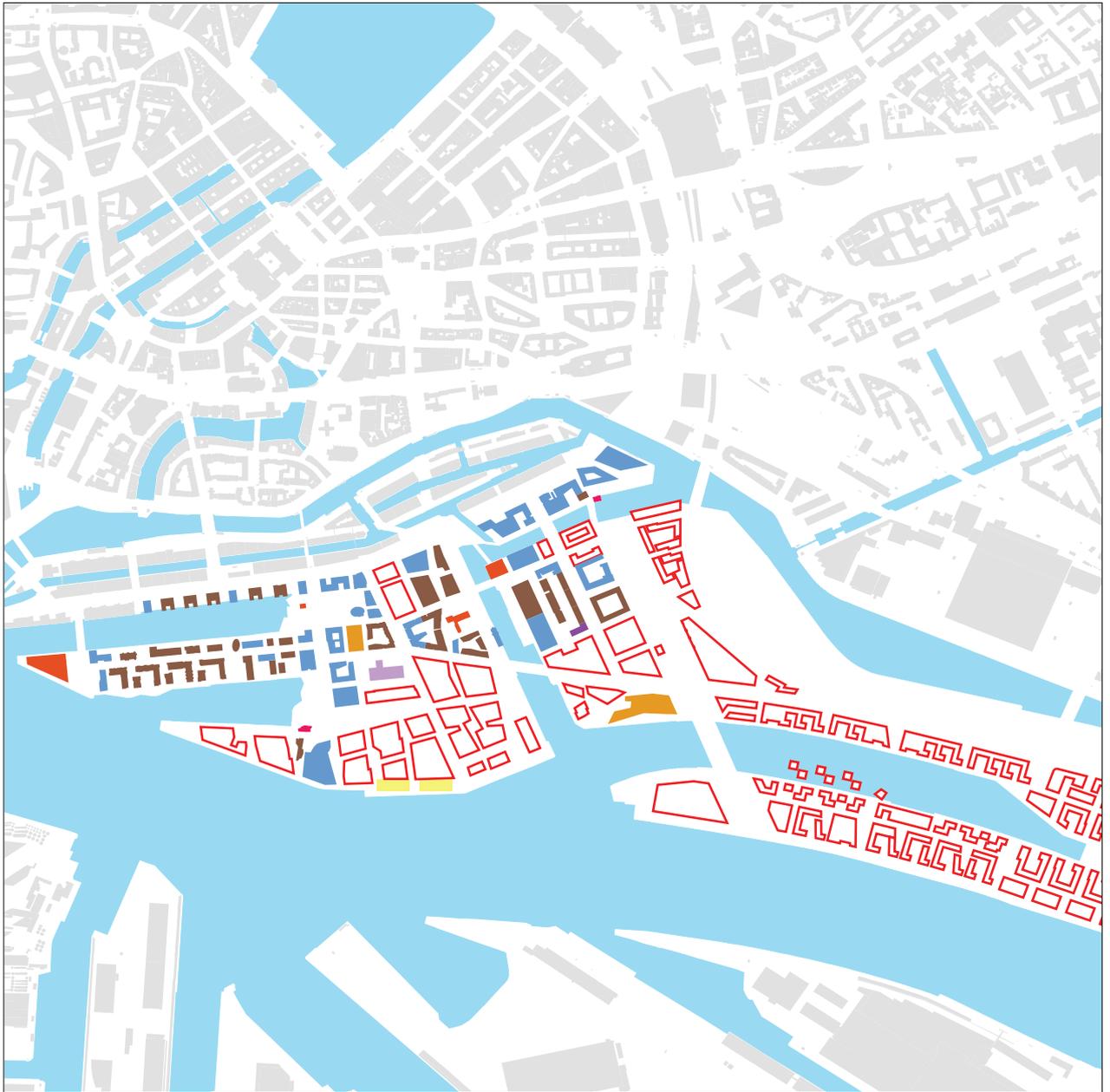
1978



2013

carte 4.0

HAFENCITY / ÉVOLUTION DU BÂTI



carte 4.1

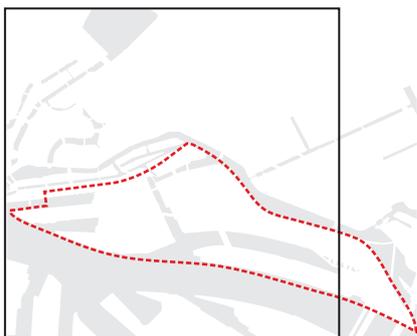
HAFENCITY / FONCTION DOMINANTE

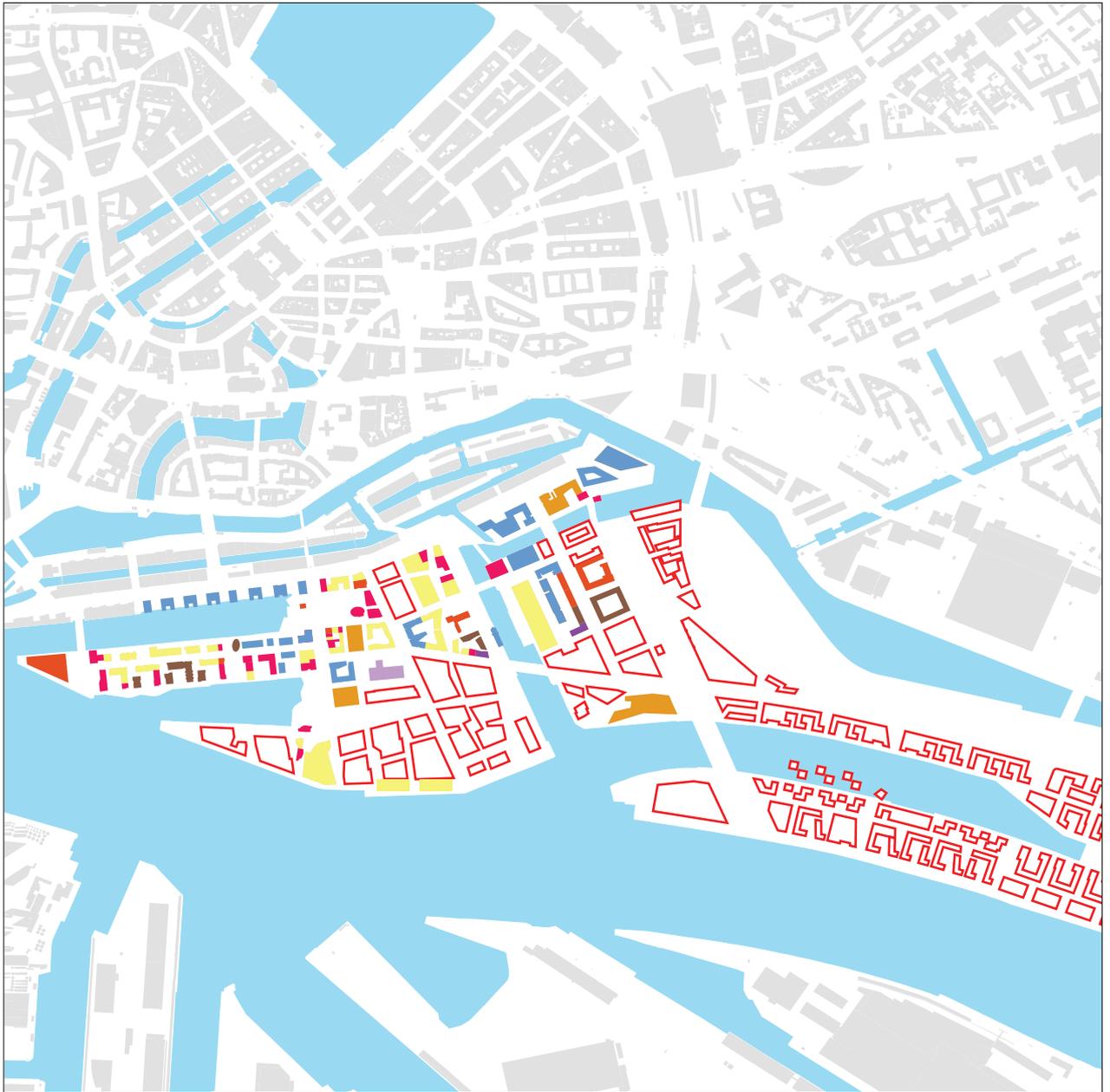
0 125 250 500 mètres

1:15.000

Légende

- Habitat
- Activités tertiaires
- Industrie, artisanat
- Commerce
- Cafés, restaurants
- Hébergement hôtelier
- Culture
- Education et formation
- Espace de loisir
- Bâtiment en projet
- Non identifié





carte 4.2

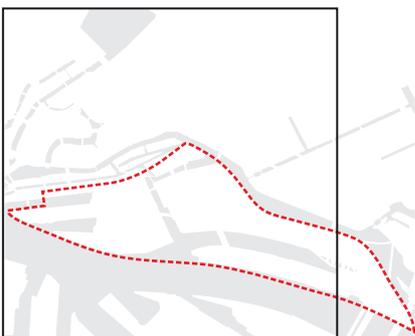
HAFENCITY / FONCTION REZ-DE-CHAUSSÉE

0 125 250 500 mètres

1:15.000

Légende

- Habitat
- Activités tertiaires
- Industrie, artisanat
- Commerce
- Cafés, restaurants
- Hébergement hôtelier
- Culture
- Education et formation
- Espace de loisir
- Bâtiment en projet
- Non identifié





carte 4.3

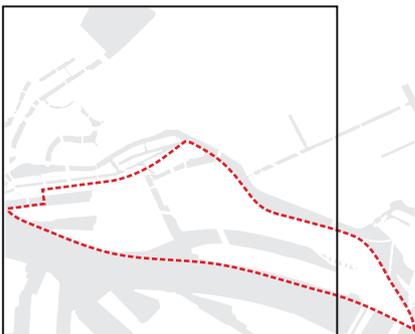
HAFENCITY / ESPACES VERTS

0 125 250 500 mètres

1:15.000

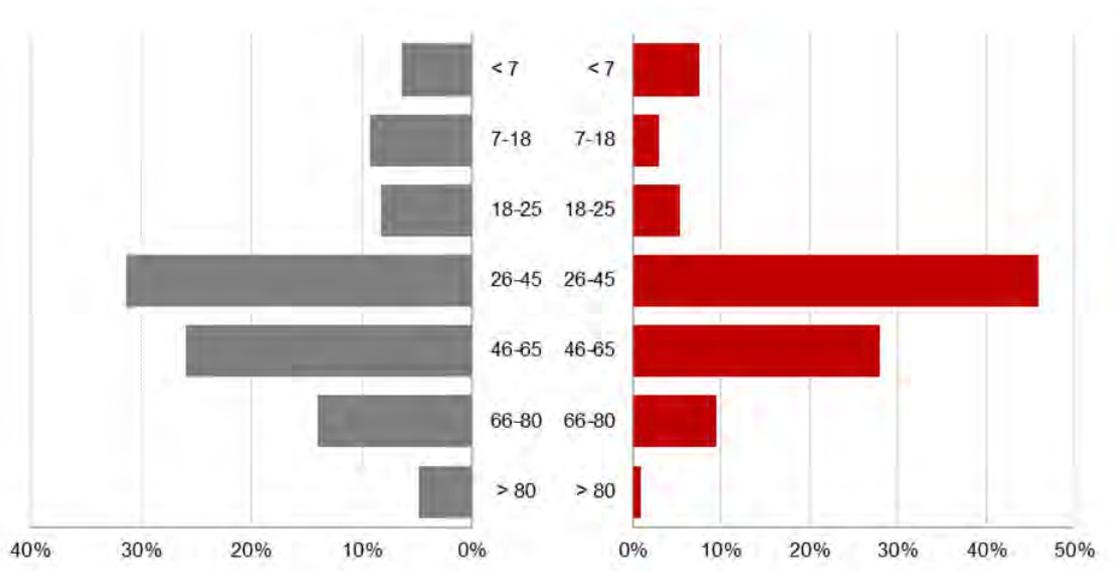
Légende

-  Espace vert
-  Eau



Graphique 4.1

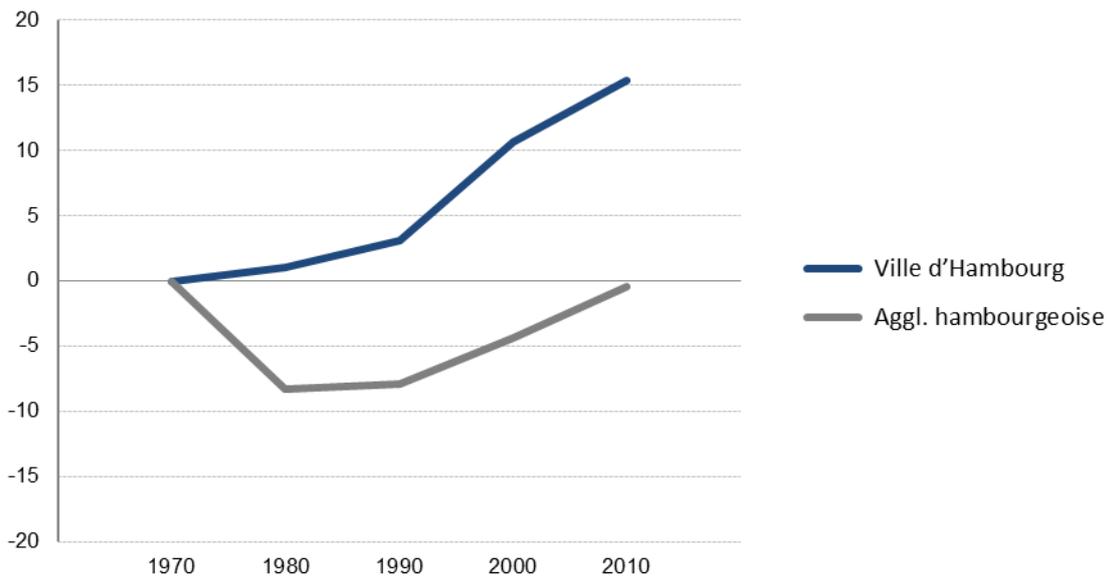
Structure de la population à Hambourg (gris) et à Hafency (rouge)



Source: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig Holstein, 2013

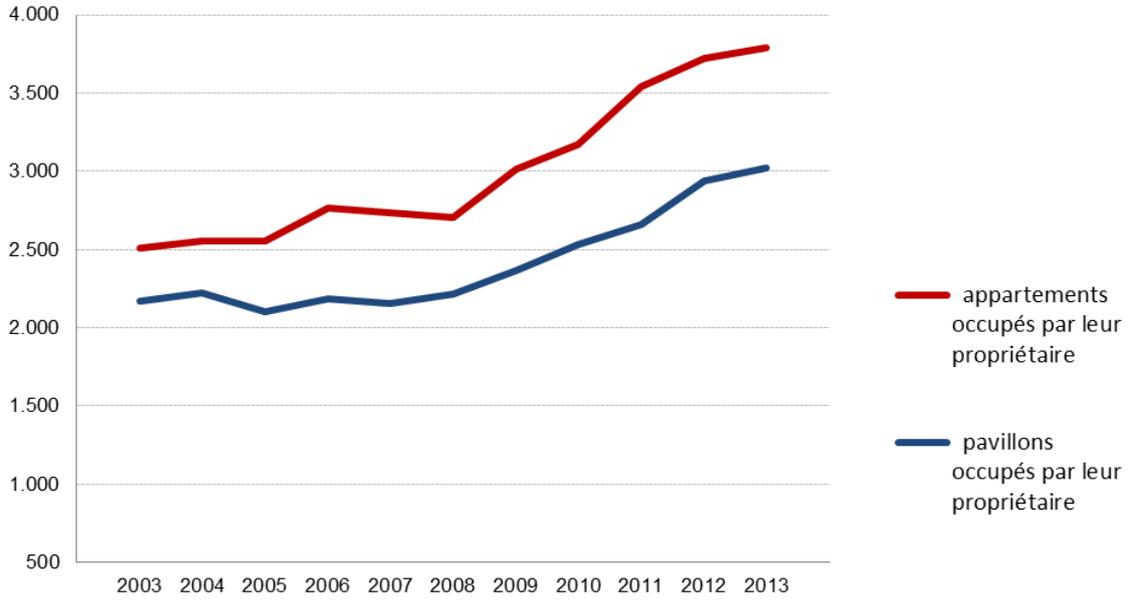
Graphique 4.2

Variation en pourcentage de la population (à partir de 1970) dans la Ville de Hambourg et dans l'agglomération hambourgeoise (ville + 6 districts)



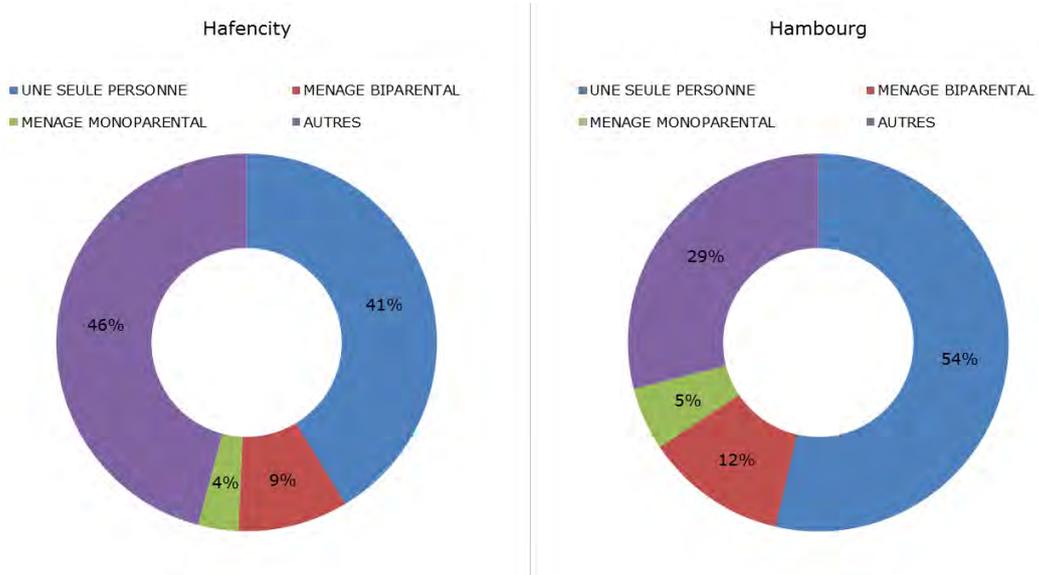
Source: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig Holstein

Graphique 4.3.
Evolutions des prix de l'immobilier neuf (€/m²) entre 2003 et 2013 à Hambourg



Source: LBS Bausparkasse Schleswig-Holstein-Hamburg AG (Editor)

Graphique 4.4
Tailles des ménages à Hafencity et à Hambourg



Source: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig Holstein (Editor) (2013)

HafenCity, Dossier Photographique

5. Mixité fonctionnelle : hypothèses initiales, résultats empiriques, nouveaux questionnements

Massimo Bricocoli, Paola Savoldi

L'examen et la reconstruction des cas permet de revenir à une discussion plus concrète des hypothèses initialement formulées au sujet des raisons et des conditions en conséquence desquelles ont lieu des transformations urbaines caractérisées par les principes de la mixité fonctionnelle.

Le choix de terrains à la base de notre recherche a tout d'abord impliqué la sélection de situations urbaines engagées dans des processus de redéfinitions radicales, tant quant à l'organisation fonctionnelle qu'au regard de l'organisation spatiale. Le thème de la mixité est donc mis sous observation : sur la scène du développement de trois grandes villes européennes, lors d'une période qui va environ de la fin des années soixante-dix à aujourd'hui, en relation aux processus de reconversions de zones urbaines à vocation économique (productive dans les cas de Milan-Bicocca et de Copenhague-Island Brygge, opérationnelle et logistique dans le cas de Hambourg-HafenCity). Nous nous sommes particulièrement penchés sur l'observation de la production de quartiers résidentiels dans la ville contemporaine et des manières suivant lesquelles se combinent l'habiter avec d'autres fonctions et usages urbains. Nous avons intentionnellement choisi trois quartiers dans lesquels se mesure une certaine audace dans la proposition d'une offre résidentielle, dans des zones centrales, qui ne se réfugie pas derrière la recherche de solutions faciles (dirigées vers la protection et la séparation de l'habitat) et qui ne recule pas devant la complexité et les frictions impliquées par l'urbanité dense.

Étant donné que pour toutes les villes européennes les projets de reconversion de zones urbaines abandonnées représentent une occasion inédite de revenir sur la réflexion du dessin et de la préfiguration de nouvelles parties de ville, raisonner à partir de la mixité signifie prendre en compte les modèles et les principes qui ont guidé (de manière plus ou moins explicite) l'idée de faire ville au cours des dernières trente années.

Dans les trois grands projets urbains observés, la part de résidentiel a significativement augmenté par rapport aux prévisions initiales, en relation à une demande croissante en logement dans les parties centrales de ces villes et à une rentabilité et une certitude majeures des investissements des promoteurs immobiliers. Le pari, dans les trois cas pris en considération, est celui d'une combinaison qui met en jeu les valeurs de la diversité de fonctions (voire même de différences de profils sociaux, comme c'est le cas avec HafenCity) dans la production d'une partie de ville qui ne recherche pas la séparation comme principe organisateur (les cas de nouveaux quartiers dont les programmes résidentiels sont protégés et séparés de manière plus explicite ne manquent pas (Bricocoli, Savoldi, 2010 ; Loudier Malgouyres, 2013)). Alors, dans le cadre d'une présence manifeste de résidentiel, la question de la mixité

fonctionnelle et des frictions produites entre les différentes destinations et usages de l'espace ouvre le débat à des réflexions intéressantes si l'on considère que l'un des arguments fondateurs du zoning et de l'organisation de la croissance urbaine par compartimentation fonctionnelle fut justement la protection de la fonction résidentielle d'autres activités nuisibles de la ville moderne. Tandis qu'un regain d'intérêt pour l'habiter collectif en milieu urbain central se fait remarquer (Sampieri, 2010) et que le mélange des fonctions est évoqué comme un facteur d'attractivité résidentielle, la densité-proximité-mélange de fonctions aux alentours du logement lui-même peut produire - comme il émerge de différents entretiens réalisés - des expériences controversées. La tendance à vouloir distancer du logement tout ce qui pourrait représenter une nuisance reste significative – en phase projectuelle – de même que le rappel explicite au désir de « retourner vivre en ville » exprimé par de nombreux nouveaux habitants des situations considérées.

Est donc en jeu la question de *l'habiter*, en tant que résultat combinant choix individuels, marché urbain, politiques locales de régulation de l'offre résidentielle, cycles économiques et dynamiques structurelles. Est en jeu une idée d'*urbanité* souvent exprimée de manières peu cohérentes et logiques par les acteurs publics du gouvernement urbain, les opérateurs économiques (fonciers et immobiliers) et les consultants experts (essentiellement sous la forme d'équipes mandatées pour projeter l'ensemble des transformations). Est surtout en jeu une oscillation des *raisonnements* tour à tour prévalants, entre faisabilité économique d'une part, et impulsion pour l'innovation dans les expériences de transformation urbaine de l'autre, dont les résultats participent à la construction d'une image compétitive et socialement soutenable de chacune des villes impliquées.

Au risque d'opérer une simplification schématique des résultats empiriques obtenus, nous entendons proposer une série de réflexions dans une perspective comparative à partir de trois points. Le premier concerne la variable de *temps* dans chacun des processus et des projets que nous avons considérés. Le second regarde le profil et les choix des acteurs (individuels ou collectifs) qui ont joué un rôle de régie et de régulation de l'ensemble du projet, avec une attention particulière vis-à-vis des intentions et des effets en rapport à la prédisposition à la mixité fonctionnelle. Le troisième point se rapporte à *l'exercice de la démocratie* en relation au projet de mixité fonctionnelle, déclinée de manière différente dans chacun des trois contextes analysés.

5.1 Changements de temps

Dans les trois cas, et en particulier à Milan et Copenhague, les hypothèses de transformation urbaine des zones que nous avons sélectionnées étaient déjà discutées au cours des années quatre-vingt, alors que la nécessité de prendre acte des changements du système productif, certes non seulement locaux, était évidente. Toutefois, ce n'est pas uniquement la nature des démissions industrielles qui marque une différence vis-à-vis des décisions qui concernent l'aménagement et l'organisation des espaces urbains (en tant qu'effet des transformations productives), mais aussi le contexte politique et règlementaire dans lequel elles se déroulent.

C'est la reconversion des zones industrielles en soi qui induit un glissement souvent brusque concernant le changement des fonctions implantées. De ce point de vue, une distinction s'opère à partir de ce que nous pouvons qualifier de variété (ou spécialisation) fonctionnelle de départ. Comme le montre avec clarté l'enquête approfondie de chacun des cas, l'articulation fonctionnelle qui connote les intentions de projet trouve des déclinaisons plus prometteuses là où préexiste une combinaison de vocations fonctionnelles qui sont partiellement maintenues. Autrement dit, lorsque la mixité est le produit attendu d'un projet qui reprend entièrement le dessin d'espaces et de fonctions préexistants, les résultats peuvent être recueillis et évalués seulement dans une perspective temporelle plus longue. Ces résultats ont souvent un caractère bien plus fragile, moins ancré, et demandent une régie très forte et méticuleuse, comme c'est le cas à Hambourg. Là où au contraire, la reconversion fonctionnelle borde ou inclut des situations urbaines matures bien que sujettes à des processus de transformations physique, sociale et fonctionnelle, les nouvelles installations se jouent des dynamiques en acte et en représentent une sorte de prolongement renouvelé, comme il advient à Island Brygge.

La définition de nouveaux projets caractérisés par un niveau élevé de diversité fonctionnelle contraint donc à se mesurer à la difficulté de la mise en place de conditions qui, dans le cas de la ville européenne, sont en général le résultat d'un processus d'accumulation progressive d'actions et de transformations de la ville, programmées ou spontanées. Les grandes opérations urbaines récentes tendent à prévoir une mixité fonctionnelle que nous pouvons qualifier d'artificielle, face à l'impossibilité d'une mixité fonctionnelle qui aurait pris forme au cours d'une longue durée. Toutefois, l'étude des cas de Milan, Copenhague et Hambourg montre comment la mixité fonctionnelle, à l'échelle des situations de transformation observées, a une relation forte avec la volonté et, quelquefois, avec la capacité de préfigurer un projet futur en prenant en compte, parmi les variables influentes, un ensemble de bâtiments préexistants, l'organisation et les formes d'usage des lieux qui se sont affirmés dans le temps, la présence de longue date de citoyens résidents.

De ce point de vue, l'ambition de production de mixité fonctionnelle contraint ou invite à un compromis constant avec le temps et l'histoire récente de la ville et de ses habitants. La simplification sous-tendue à certaines interprétations du zoning fonctionnel procède par agrégation de secteurs connexes et soustrait (souvent seulement temporairement) les acteurs publics et les opérateurs du devoir de considération et de régulation de certaines des externalités typiques de la vie urbaine. De manière différente, les opérations de transformation urbaine que nous avons étudiées choisissent un modèle d'organisation spatiale et fonctionnelle différent. La raison de ce choix est cependant principalement liée à un raisonnement d'ordre économique-financier. Le principe organisateur de la mixité fonctionnelle est surtout la faisabilité économique : diversifier les fonctions signifie rendre le produit immobilier à venir plus désirable ; diversifier les fonctions signifie multiplier les profils des opérateurs potentiellement intéressés, et plus généralement, souvent, réduire la part de risques et d'incertitudes liés à une grande opération d'investissement immobilier. C'est ce qui advient à Milan avec le projet Bicocca et à Copenhague avec Island Brygge dans lesquels la composition et l'élaboration de la mixité fonctionnelle évoluent de manière concomitante aux phases et demandes du marché immobilier. Sur le plan opérationnel,

dans ces cas, il s'agit d'une caractéristique du projet qui contribue à le rendre plus flexible et soutenable.

On pourrait affirmer de manière plus décisive que les expériences prises en compte représentent des manières possibles (et récurrentes, en d'autres endroits aussi) de comprendre le projet urbain dans la ville contemporaine et de saisir que la requête de diversité fonctionnelle est un outil qui permet de garantir la tenue du projet dont la réalisation prend un temps relativement long, durant lequel des changements significatifs des conditions contextuelles et structurelles peuvent avoir lieu, ainsi qu'un outil qui permet d'intercepter les tendances et les imaginaires actuels qui tendent à associer à la diversité fonctionnelle un caractère de qualité et de dynamisme urbain. À Hambourg en particulier, se parie sur le projet de Hafencity la relance de l'image de la ville entière, relance associée à la prérogative d'être attractive et compétitive car capable de projeter et gouverner une transformation dont les fonctions différentes et de rangs divers savent coexister de manière efficace. Le cas de Bicocca comme celui de Island Brygge, quoique de manière moins accomplie, marquent des tournants majeurs dans l'évolution du gouvernement des deux municipalités : une nouvelle saison urbanistique, en rupture marquée avec le passé récent controversé (à Milan, au centre de l'affaire Tangentopoli) et un nouveau rôle de la ville dans une perspective internationale (à Copenhague qui vise une reconquête des citoyens perdus dans les méandres du péri-urbain et en cours de construction d'un pont, métaphorique et concret, qui l'approche de la Suède).

Les cas analysés permettent de mettre en lumière certaines considérations au sujet de la souplesse de la mixité fonctionnelle en relation aux cycles économiques et aux dynamiques immobilières urbaines.

Les projets discutés et définis à l'approche des premières phases de la reconversion industrielle, entre le milieu des années soixante-dix et le milieu des années quatre-vingt, révèlent une profonde incertitude dans la mise au point de stratégies et de règles visant à gouverner les nouvelles transformations en actes. L'urbanisme, dans ses dimensions plus strictement liées aux dispositifs de planification générale ou sectorielles, n'offre pas de solutions qui permettent de jouer d'anticipation : à Milan comme à Copenhague, bien que les systèmes de planification en vigueur ne soient pas équivalents, la discussion concernant la régulation possible de la mixité fonctionnelle est faible et cède le pas à des expérimentations incrémentales conduites par les propriétaires fonciers, légitimement intéressés par la valorisation de leurs patrimoines. Dans un premier temps, il s'agit donc d'une question déclinée de manière contingente de la part des acteurs économiques impliqués. Cet aspect est évident dans les cas de Bicocca et de Island Brygge, où lors d'une première phase était prévue la réalisation d'une part importante de tertiaire, en cohérence avec la demande du marché ainsi qu'au regard de l'hypothèse – faite non seulement entre opérateurs, mais aussi par des acteurs publics – selon laquelle des formes de recherche et de production avancées pourraient se substituer à l'économie et aux fonctions de production plus traditionnelles, allant de pair avec un élargissement diffus des professions liées à la gestion et à l'administration des structures publiques et privées. Les projets de transformation urbaine qui touchent lors de cette phase des zones industrielles partiellement ou complètement abandonnées, tendent à prévoir une *transition fonctionnelle* plutôt qu'un véritable mélange fonctionnel. Le projet Bicocca, à Milan, sous la forme d'un nouveau pôle scientifico-technologique a une destination d'usage

fortement singularisé. Malgré la prise en considération d'une diversité d'acteurs et d'activités, le champ et la filière de référence sont clairs et admettent des fonctions d'autres natures seulement de manière minoritaire. Dans le cas danois, la ligne directrice du propriétaire foncier est très nette : même si dans un processus de négociation avec les orientations et les dispositifs de régulation en vigueur à Copenhague, le projet prévoit la réalisation d'une part élevée de nouveaux bureaux qui permettent des marges de bénéfice consistantes. Cependant, certaines conditions locales et générales mènent dans les deux cas à un réexamen important des proportions des fonctions considérées, en faveur d'une présence bien plus forte de résidentiel. Tandis que le marché du bâtiment est dans une impasse et subit une crise lors du début des années quatre-vingt-dix, le profil – pas uniquement fonctionnel – des projets change ; c'est en effet lors de la seconde moitié de la décennie que de nouvelles solutions projectuelles prennent formes. L'ensemble des fonctions prend un caractère plus diversifié, fonctions résidentielle et tertiaire sont présentes à hauteurs presque équivalentes, accompagnées de fonctions qualifiées d'intérêt collectif. Le fleuron du marché immobilier de la première moitié des années deux-mille signe leurs poursuites, en donnant aux projets déjà légitimés au cours des années précédentes une accélération suffisante pour en décréter l'achèvement dans les années à venir et donc pour marquer un avantage, en terme de temps, par rapport à des projets lancés plus récemment et plus exposés à la crise économique-financière naissante.

Les temporalités des opérateurs immobiliers ont un rythme qui n'est pas toujours cohérent avec celui de la production des ouvrages publics : les infrastructures de transport par exemple, ont eu dans le cas milanais un temps de réalisation bien plus long que ceux des programmes résidentiels et tertiaires. Au contraire, dans le cas de Copenhague, les projets d'infrastructures en rapport avec la nouvelle ligne de métro ont probablement amorcé intérêt et confiance sur la situation de Island Brygge. Est donc évidente la manière dont la capacité d'anticiper ou de soutenir de grandes opérations de transformation urbaine par le biais d'un ensemble de politiques et d'actions publiques, générales mais aussi sectorielles, a influé non seulement sur la simple mise en œuvre du projet, mais aussi sur la tenue en termes d'organisation spatiale et sociale ou, autrement dit, sur la déclinaison concrète des principes de mixité fonctionnelle déclarés par les auteurs du projet. Le projet HafenCity, en partie dû au fait qu'il a été du point de vue opérationnel mis au point plus récemment, suppose l'exigence irrévocable d'une direction des opérations par un acteur – la société d'aménagement HafenCity GmbH – guidé par un raisonnement d'ordre public : ni le niveau et la mise en œuvre de la mixité fonctionnelle, ni la mise en place de lieux et d'équipements d'intérêt collectif ne sont le résultat de processus d'adaptation progressive. Bien qu'exerçant une grande attention aux effets et réactions en cours de réalisation, un modèle urbain et une forme de mixité définis précisément et au préalable sont projetés et prennent forme au temps présent à Hambourg. Les mécanismes d'adaptation au cours du temps se limitent à des aspects opérationnels, certes influent au regard des résultats globaux, mais toujours en marge d'actions envisagées et programmées. Une dimension d'avantage liée aux différentes lignes directrices de la nouvelle équipe municipale a mené à augmenter la part d'habitat social par rapport à celle de résidentiel privé, mais la référence est ici plutôt faite à l'augmentation de l'offre de logement social et à la promotion de la mixité sociale.

Les décisions et les réalisations relatives aux fonctions publiques d'importance supralocale méritent une discussion à part. Dans les trois cas, la présence de fonctions publiques fortement attractives pour un public supralocal a joué un rôle important en marquant un moment charnière et d'accélération au cours du développement du projet, en particulier au regard de l'attractivité de la zone et suivant les conditions locales de combinaisons de populations et d'usages. À Bicocca, c'est la présence de la seconde université d'état de Milan qui marque concrètement l'abandon de la vision initiale qui prévoyait la réalisation d'un parc scientifico-technologique dirigé vers la recherche avancée et qui ouvre en revanche à l'installation d'un complexe universitaire aux larges proportions progressivement associé à une part consistante de résidentiel. La décision successive, qui suit ce premier choix de peu, est d'implanter un nouveau grand théâtre (réalisé en convertissant au sein du budget de l'ouvrage une large part de la participation aux coûts d'urbanisation due par l'opérateur). Il s'agit de deux fonctions qui, tant dans les témoignages des habitants que dans les paroles du principal opérateur commercial du secteur immobilier, ont constitué des facteurs décisifs pour qualifier d'attractif et de fiable dans la durée un choix de logement qui paraissait risqué, étant donné la précédente vocation industrielle du site. À Copenhague, c'est une structure de loisir, légère en soi mais d'un grand intérêt, qui marque une accélération du processus de valorisation du site. La construction en 2003 d'un quai flottant et d'un ensemble de piscines estivales, du centre récréatif et du restaurant adjacent mettent sur le devant de la scène le changement radical de ce site : du lieu d'habitat social et de production industrielle qu'il était, il devient un lieu d'excellence de la ville avec des équipements de loisirs, fortement attractifs et intensément utilisés, notamment durant la belle saison. À HafenCity, les fonctions publiques qui joueront dans le futur un rôle d'importance à l'échelle de la ville sont différentes : le terminal de croisière ainsi que le nouveau siège de la HafenCity Universitaet. Cependant, le pilier principal de la présence et de l'investissement publics dans le site est indubitablement représenté par le projet ambitieux de l'ElbPhilharmonie qui prévoit le réinvestissement d'un silo colossal protégé en tant que bien d'intérêt architectural. Sur la base du grand bloc en brique préexistant, se développera le complexe de salles de concert, services de restauration et un hôtel. Le projet, conçu et développé par Herzog & De Meuron est aussi promu par le biais d'une large adhésion à la récolte de fonds de mécènes et de fondations citoyennes. Il s'agit d'un projet visionnaire qui a rapidement acquis un rôle central dans la représentation que les médias ont progressivement véhiculé de HafenCity, mais dont la réalisation est ponctuée d'une série de contentieux entre entreprises de construction et Ville, d'arrêts de chantier et de révisions à la hausse des coûts qui encore aujourd'hui sont au centre du débat et impactent le grand retard de son achèvement.

Il est intéressant de relever que tant l'ElbPhilharmonie que le Théâtre des Arcimboldi, l'Université Bicocca ou le complexe de piscines de Islands Brygge constituent des facteurs de grande attractivité et d'indubitable valorisation immobilière des parties résidentielles, mais dans le même temps, offrent des services qui ne sont pas exclusivement destinés aux résidents et qui en revanche sont plutôt sources de discordes et de conflits au niveau local. Dans ce sens, les questions au centre du débat et qui requièrent une prise en compte concernent la compétition de l'usage des lieux d'accès et de stationnement, l'impression « d'invasion » que la présence d'un public de masse implique, l'alternance entre une présence massive d'usagers et le manque

drastique de présence suivant, qui accompagne les moments de fermeture des structures.

5.2 Maîtriser l'œuvre de la mixité fonctionnelle

Selon un point de vue complémentaire à celui juste discuté, il est utile de prendre en compte une variable suivante afin de lire de manière comparative les expériences étudiées à travers notre recherche : qui orchestre la mixité fonctionnelle, ou plutôt qui se prête, ou est légitime, à guider et réguler les processus de définition et d'application d'un projet marqué par la coexistence et l'articulation de différentes fonctions ? L'hypothèse énoncée lors du commencement de la recherche était qu'il serait possible de reconnaître dans les trois expériences prises en compte trois modèles distincts d'action.

Nous commencerons néanmoins par le constat d'une caractéristique commune. La mise en œuvre de la diversité fonctionnelle des opérations de transformation urbaine ne peut être (et n'est presque jamais) question de forme. Il ne suffit pas de la ratifier au travers d'un acte administratif. Ainsi, pour reconstruire à posteriori la biographie d'un projet à la recherche des manières dont sont ou ne sont pas déterminées des situations de mixité fonctionnelle, dans la grande partie des cas, il est nécessaire de se pencher sur tout ce qui advient après l'élaboration et la formalisation de solutions urbanistiques.

Une fois de plus, il s'agit d'un enjeu qui échappe aux schématisations plus classiques associée au rôle de l'urbanisme : la mixité fonctionnelle se dessine peu et de manière imparfaite, elle est approuvée tout au plus avec l'indication de seuils minimaux et maximaux de diversification fonctionnelle ; en somme, la mixité fonctionnelle n'est pas conforme aux catégories plus courantes de l'urbanisme moderne. Elle mène ses observateurs à entrer dans une thématique qui n'a plus de rapport avec le projet, comme le soutient Vittorio Gregotti lors de l'entretien que nous avons réalisé : « sur les intentions et l'usage... là-dessus je n'ai pas le contrôle ! », et qui n'a pas non plus de rapport avec l'achèvement matériel des opérations de transformation urbaine.

Dans le cas de Bicocca, Pirelli cède une part de la propriété en cours de réalisation, mais maintient le contrôle direct de la réalisation des opérations et la régie dans la négociation sur les destinations d'usage. À Copenhague, avec la cession de zones de la part du propriétaire, le fractionnement comporte de manière substantielle l'aplatissement du profil fonctionnel en correspondance à la tentative de chaque promoteur de maximiser (individuellement) leur profil et de réduire les risques au minimum. De fait, la mixité se produit surtout au travers d'une articulation des usages dans la partie urbaine préexistante. À Hambourg, la propriété du sol est entre les mains fermes de la société qui exerce un contrôle direct sur les ventes de chaque lot mais aussi sur les destinations d'usage et sur le profil des activités qui s'y installeront. À ce propos, il est intéressant d'observer que lors de la première phase de réalisation du projet (Sandtorkai), la vente de chaque lot au plus offrant a mené à une maximisation des volumes et à la production de bâtiments séparés et

monofonctionnels. De manière différente, lors des phases successives, la vente des lots par la société advient à prix fixés et l'attribution se fait sur la base d'une évaluation de la qualité des projets et des fonctions/profils d'activités proposées. Ceci favorise une gestion plus minutieuse et un travail de promotion plus constant concernant l'articulation fonctionnelle des usages. En effet, il ne suffit pas de vérifier que les lieux destinés à héberger un ensemble de fonctions diverses ont été prévus. Un des problèmes récurrents qui affecte les projets urbains les plus récents est par exemple la difficulté d'attirer une diversité d'activités commerciales de petites et moyennes dimensions capables de produire les conditions de l'habitabilité que le commerce de proximité semble contribuer à créer. Souvent, les réceptacles ont été prévus (les lieux), les destinations d'usage ont été décidées (les fonctions) et pourtant rien ne se passe. Suite à cette difficulté, est fondée la société mandatée pour conduire l'opération de HafenCity dont le rôle dépasse ce qui est communément développé par les structures techniques de la ville et va jusqu'à prévoir des formes de suivi et de gestion continue du fonctionnement du nouvel ensemble en ce qui concerne les usages des espaces communs et donc aussi en ce qui concerne l'organisation de certains services publics ou lieux scolaires, par exemple. Une régie du quartier est en place car son sort et son succès ne sont jamais donnés une fois pour toutes mais demandent à être veillés, là où nécessaire.

La matrice publique ou privée de l'organisation des nouveaux aménagements et des fonctions considérées peut donc influencer de manière décisive. Si, comme il advient à Bicocca, le raisonnement d'un seul grand opérateur privé prévaut, il y aura une forme cohérente de régie (dans le dessin des formes et dans la poursuite d'un bon principe projectuel, dans la réalisation d'ouvrages d'urbanisation) qui garantira la complétion de l'opération et sa commercialisation complète. Néanmoins, il pourrait en revanche manquer – comme c'est arrivé – une forme de régie une fois que le projet est 'aliéné', c'est-à-dire quand la partie de ville qui a été organisée est passée à une longue liste de nouveaux petits propriétaires (de logements, de bureaux, de locaux commerciaux) qui, les uns avec autres, font ou ne font pas ville. La tâche est probablement disproportionnée par rapport aux forces et aux compétences. Les seules dynamiques du marché peuvent-elles garantir la diversité d'usages possibles et de fonctions implantées qui marquent l'image vibrante du quartier tel que projeté dans les images de rendu, inspirées du masterplan ? Ce n'est pas le cas à Bicocca, qui en outre revendique, dans le panorama des projets urbains plus récents, une conception innovante des espaces communs extérieurs et un succès objectif sur le marché de l'immobilier.

D'autres cas de transformations urbaines, de caractère intermédiaire, ont vu des expériences plus fragmentées de la part de chaque opérateur, au sein de choix projectuels qui ont des langages formels peu cohérents à l'échelle de l'îlot (parmi les cas les plus malheureux, Spina 3 à Turin). Elles peuvent pourtant impliquer plus directement un rôle actif de la part de la ville, comme c'est le cas à Island Brygge : par le biais d'un système expérimental et incrémental d'incitation/de non-incitation est possible une certaine forme de médiation, de gestion et de régulation des activités implantées.

5.3 La souplesse de la mixité convient-elle à la démocratie urbaine ?

Les remarques qui concernent la dimension temporelle en rapport à la définition des projets que nous avons observés et en rapport à la manière dont ceci influe sur la mise en œuvre de la mixité fonctionnelle ont en partie rendu évident le (fort) pouvoir discrétionnaire qui en a petit à petit marqué le profil. En tant que caractéristique spécifique d'un projet de transformation urbaine qui regarde une partie (limitée) de la ville, l'enjeu de la mixité fonctionnelle passe par des termes généraux et souvent vagues dans les documents de planification qui concernent l'entier territoire communal ou métropolitain, tandis qu'il se spécifie par la suite, en devenant plus rigoureux dans certains cas, dans le cadre de dispositifs d'urbanisme opérationnel spécifiques.

Les mécanismes de régulation qui sont normalement à la base des formes les plus communes de zoning en Europe concernent la prévision d'environnements relativement homogènes (et facilement représentables), notamment en terme d'équipement correspondants aux services liés aux « standards urbanistiques ». La régulation de la mixité fonctionnelle implique en revanche un degré de complexité des prévisions et donc une capacité d'anticipation qui concerne tant les pratiques liées aux fonctions et aux lieux spécifiques, que les individus potentiellement impliqués dans l'acquisition et surtout dans la gestion des futurs espaces. Un saut d'échelle est nécessaire et comporte de fait une association entre la dimension de la programmation et celle de l'organisation concrète. Dans les réalités des trois cas observés ceci correspond souvent à un masterplan (chacun de degrés de détail et de force prescriptive variables) qui devient objet de négociation et de discussion pour la définition d'accords et de procédures en lien avec la réalisation et le plus souvent ventilés selon les lots ou sites distincts.

La prévision de mixité fonctionnelle au sein d'opérations de transformation urbaine ouvre, bien plus que d'autres dispositifs propres à la régulation urbanistique, à une sorte de zone franche dans laquelle peuvent demeurer des solutions qui admettent une large part d'ajustements au cours de l'action. Dans certains cas (à Milan), le thème est objet d'une forte contradiction politique qui, à divers moments concentre autour de la définition fonctionnelle des sites de reconversion industrielle des positions et des idéologies qui n'ont aucun rapport avec la seule dimension technique de la pratique urbanistique. Des vocations et organisations différentes de l'espace urbain qui pourraient remédier au déclin d'un modèle productif et à ses effets économiques et sociaux ? L'hypothèse du pôle scientifico-technologique à la base de la première formulation du projet Bicocca est le résultat d'une négociation difficile entre les parties politiques, économiques et sociales. Par la suite, ce sont les controverses majeures qui font du projet un argument de discussion publique, concernant le changement et la modulation différente des 'parts' fonctionnelles. Les discussions et rediscussions du profil et de l'organisation de la mixité fonctionnelle impliquent en effet toujours une évaluation du contenu et du caractère des équipements d'intérêts collectifs. Si l'on observe de près les résultats de la mixité, on réussit difficilement à justifier sa soutenabilité plus grande en termes de coûts et réduction des flux : combien d'étudiants, combien de professeurs habitent à Bicocca, ou à HafenCity, ou à Copenhague, malgré le fait que les universités soient proches ou à l'intérieur des sites de transformation ?

Une question importante tient aux arguments avancés par ces projets en contraste avec un modèle de complexe résidentiel orienté vers l'habiter séparé et la ségrégation des fonctions. Il s'agit quelquefois d'une vision culturelle (Gregotti à Bicocca) et de faisabilité économique (Pirelli à Bicocca, Copenhague), quelquefois de l'engagement explicite d'un modèle de développement urbain qui prend des distances avec le modèle précédent plus explicitement basé sur des fonctions prévalentes et critiqué par de nombreux aspects (HafenCity). En terme de comparaison à d'autres projets dans les mêmes villes, les trois quartiers observés sont aussi des situations urbaines qui présentent un plus grand caractère de marge de manœuvre, de fragilité moindre en rapport aux changements globaux et aux possibles échecs/crises et représentent des antidotes efficaces quant à des solutions d'aménagement qui ont en revanche tendance à structurant (en ségréguant) les fonctions de manière plus rigide. Les trois cas illustrés présentent des caractères communs en ce sens et, en particulier Bicocca et HafenCity pour la compacité de l'opération, résultent certainement d'audace dans la définition des ambitions en contraste avec les tendances du marché immobilier plus ordinaire et courant (tant en termes de demande du marché de la part d'habitants qui désireraient un environnement séparé, qu'en termes de l'offre des promoteurs immobiliers qui seraient individuellement plus prêts et disposés à construire des blocs monofonctionnels).

C'est en effet sur cet enjeu que, de manière différente en fonction de chacun des cas, le discours sur la mixité justifie des formes de mobilisation civile et sociale devenant un terrain d'exercice, parfois conflictuel, de démocratie. Ceci advient à Copenhague, dans le débat qui oppose la présence d'une industrie polluante à la présence de logement et mène à définir, en tant que forme de compensation temporaire, la disponibilité des espaces qui marqueront les caractéristiques du projet de requalification de Island Brygge. À Milan, cela advient d'abord comme contrepartie politique et sociale, lorsque les choix de l'administration limitent le plus possible la reconversion des sites de productions en usage tertiaire, puis lorsque la redéfinition de l'équilibre fonctionnel est contesté par certaines parties sociales (et environnementalistes) car il ne correspond pas à un ajustement (et une augmentation) des lieux et services d'usage public.

En ceci se trouve peut-être le pouvoir de la mixité fonctionnelle au regard des formes de gouvernement de la ville possibles. Il s'agit du pouvoir de susciter des formes spontanées ou structurées de contestation ou, autrement dit, d'amener les acteurs formellement mandatés pour prendre des décisions sur les transformations urbaines à prendre en compte les positions exprimées par la société locale, pouvoir qui est en rapport avec les *implications collectives de la mixité fonctionnelle*. La dimension collective de tels implications n'a pas tellement rapport à une idée de ville juste, soutenable, compétitive, puisque ces qualificatifs sont des arguments évoqués plus souvent par la municipalité ou par les opérateurs qui promeuvent le projet. C'est en revanche sur le plan de la qualité de vie dans une perspective de quartier que le débat sur la mixité semble mobiliser attention et mobilisation locales. En ce sens, le flou qu'un programme de requalification urbaine peut comporter en soi (souvent sous la forme ambiguë du masterplan) devance les formes de contestations fondées et circonstanciées, en des temps qui permettent (l'espoir d') une action efficace. Une habitude en contradiction avec les institutions (comme c'est le cas à Copenhague) ou une stratégie attentive à la gestion et l'inclusion des controverses locales (comme il advient à Hambourg) sont les stratégies expérimentées avec un certain succès.

Pourtant, le cas de Bicocca présente de ce point de vue des traits exemplaires et en même temps paradoxaux. Face à un débat et un conflit politique autour de la proportion de nouvelles fonctions et à la variation équivalente d'équipement en services que le promoteur est demandé à prévoir, une fois le projet réalisé, les conflits et débats autour des critiques liées aux fonctions et aux usages sont très réduits. D'une part, les formes de mobilisation sont faibles et discontinues par rapport aux absences manifestes de fonctions pourtant essentielles dans un nouveau quartier et qui a une dimension résidentielle consistante (à Bicocca manquent aujourd'hui encore une crèche, une école maternelle et une maison de la presse par exemple). D'autre part, là où la propriété des espaces extérieurs à usage public majeur est privée, non seulement le nettoyage et l'entretien des lieux sont à charge des copropriétés adjacentes, mais il en va de même de la gestion globale des espaces. C'est une condition qui marque fortement les modalités d'organisation et de fonctionnement de l'espace et des différentes activités et qui introduit un niveau de complexité significatif, aussi au niveau de la gestion quotidienne (ce qui équivaut à dire que la complexité de la ville entre directement chez l'habitant). Il s'agit ici en quelque sorte d'un investissement hors d'échelle des citoyens-copropriétaires pour lesquels ce n'est pas tant un exercice de la démocratie mais une substitution du gouvernement.

5.4 Mise en perspective

En aval d'une recherche qui prend source dans une invitation à l'exploration et la prise en considération des conditions réelles en place dans des contextes où la mixité fonctionnelle a été prise comme référence en vue de la production de parties consistantes de ville, s'ouvrent des questionnements et des thématiques qui prennent d'autres directions et qui requièrent une réflexion portant de manière plus large sur le gouvernement des transformations urbaines dans la ville contemporaine. Nous en identifions et en introduisons trois.

5.4.1 Destinations d'usage et usages mixtes

La première réflexion concerne les transformations de sens et de contenu des destinations fonctionnelles et les usages effectifs qui se prennent place dans l'espace, au croisement entre organisation spatiale et sociale. Certaines catégories de base et la manière dont elles entrent en jeu dans la planification urbaine sont à discuter. Si le zoning apparaît l'apanage d'un modèle de planification urbanistique qui se référerait à une classification claire et nette des destinations d'usage et qui, de manière correspondante, déterminait l'équipement en services, devoirs à charge des opérateurs privés, compatibilité, proximité et distance, la définition des destinations d'usage apparaît aujourd'hui beaucoup plus fragile. Les situations dans lesquelles des usages variés et mixtes correspondent à une même catégorie fonctionnelle désignée sur le plan ne manquent pas. L'une d'entre elles est la catégorie même de la fonction résidentielle. Dans la ville européenne contemporaine, il se fait aujourd'hui de nouveau

un usage de l'habitat beaucoup plus articulé (Eleb et Simon, 2013) : le logement ne joue plus un rôle aussi nettement défini et circonscrit que dans la ville moderne, il est (retourne à être) destiné à accueillir plus d'usages (le travail tout d'abord). Quelle est donc la définition de « résidence » en tant que catégorie urbanistique unitaire ? C'est certainement aussi le cas des activités commerciales, un temps régulées de manière très étroite et en référence à des secteurs de vente particuliers, aujourd'hui chose beaucoup plus libéralisée. Parmi les cas étudiés, c'est certainement le plus ancien, Bicocca, qui met en évidence la manière dont le raisonnement du gouvernement urbanistique est encore fortement ancré à un système de référence qui prend ses racines, ses outils de gouvernement, de régulation et de contrôle, dans une interprétation des destinations d'usage qui est en grande partie à mettre en question aujourd'hui. De plus, un tel système de planification urbanistique est fortement ancré à une interprétation qui voit le mandat du gouvernement local, en terme de gouvernement urbanistique et de développement urbain, se limiter à la gestion des volumes et des destinations de manière large, tandis qu'une fois finie la phase de réalisation, usages effectifs et transformations des activités semblent se manifester sans qu'on en ait connaissance ni conscience, avant même la gestion et l'orientation de la part de l'administration locale. Les cas de Milan et de Copenhague mettent clairement en évidence cette direction, le cas de HafenCity à Hambourg marque la volonté d'expérimenter une forme de régie des transformations qui se joue au long terme et en référence à des processus d'organisation sociale et économique et non seulement spatiale.

5.4.2 La possibilité de marge de manœuvre

Un des thèmes qui émerge comme problématique vis-à-vis du projet et du gouvernement de la transformation de vastes zones est celle de l'adaptabilité, de la possibilité « d'ajustements successifs » qui permettent de définir seulement plus tard des fonctions à implanter qui n'étaient pas initialement prévues. En ceci, le modèle de la ville compacte et dense, par îlots, comporte certainement un primat en termes de plasticité, de possibilité de transformations fines et de stratification dans le temps.

Quelles marges existent afin de garantir une marge de manœuvre dans l'élaboration des espaces et des usages, pour la possibilité d'anticiper/d'essayer/de mettre en œuvre des usages non prévus initialement ? À Bicocca, face à des changements intervenus lors de la définition des fonctions dans la phase de réalisation, l'absence de certaines fonctions essentielles pour la vie quotidienne et la redondance d'autres se heurtent à la rigidité de la structure propriétaire et avec les dimensions et configuration des espaces commerciaux fixés et difficilement reconfigurables. À Copenhague, l'avantage en ce sens dérive uniquement du quartier préexistant qui, en perspective, a offert et offre une malléabilité que celui de nouvelle construction n'a pas. À Hambourg, le temps plus récent de la transformation a joué en faveur d'un apprentissage d'autres projets : on a travaillé sur l'anticipation non tant des fonctions mais des usages (voir par exemple l'aire de jeux) en mettant « à l'épreuve » certaines hypothèses et en vérifiant et mesurant les résultats en termes de processus de développement globaux.

5.4.2 Micro-transformations. Ou plutôt la fin du projet urbain proprement dit?

Si les grands projets urbains offrent un terrain important dans lequel mesurer conditions et outils de l'action urbanistique vis-à-vis de la « production de ville », il est clairement à prendre en compte qu'aux conditions actuelles de ralentissement et de crise de l'économie ainsi que de baisse drastique de la capacité de dépense et d'investissement (publique et privée) dans les villes européennes, l'époque des grands projets de transformation urbaine paraît épuisée (Bianchetti, 2011 et 2013, Palermo, 2006). La plupart sont terminés ou en phase avancée de réalisation. Dans certains cas, là où la réalisation n'est pas encore achevée ou dans lesquels elle est dans une période de stagnation, la question de la mixité se pose en termes de réorientation fonctionnelle parfois drastique et de disposition de ce qui reste comme invendu ou qui n'apparaît pas comme pouvant être placé sur le marché (face à des investissements spéculatifs, il n'est pas à exclure que, dans différents cas, les immeubles puissent rester vides ou partiellement occupés).

Encore une fois, la catégorie du tertiaire et des lieux de travail a connu d'importantes transformations. D'un côté, les mêmes agences professionnelles, lorsqu'elles sont consolidées, ont par rapport au passé récent des économies d'échelle très différentes et ont besoin d'espaces larges et structurés. D'un autre côté, les activités plus innovantes et de start-up nécessitent des lieux précis, à des prix accessibles, et ceux-ci peuvent difficilement être produits et rendus disponibles dans le cadre de grands projets urbains qui subissent la pression de coûts de transformation des sols élevés et donc de la rentabilité des investissements (avant encore que la vocation à la mixité)

Il ne s'agit pas tant de discuter de « la ville après la croissance » : les trois cas que nous avons étudiés, pourtant datés, peuvent déjà être situés dans une phase non extensive de la ville. Il s'agit plutôt de faire les comptes avec des conditions changées de la régénération/transformation urbaine, tout d'abord à partir de mineure propension au risque et de mineure exposition financière des investisseurs et à certains changements plus larges : plus en général, il est possible d'envisager une période durant laquelle la plupart des transformations adviendra à une échelle plus petite et donc dans des conditions où nouveaux volumes et destinations d'usage se grefferont dans des situations intercalées et adjacentes à d'autres préexistantes. Tout ceci demande évidemment une réflexion plus radicale sur les manières dont entendre le faire urbanistique et le gouvernement des transformations urbaines.

Références bibliographiques

Bianchetti C. (2011), *Il Novecento è davvero finito*, Rome : Donzelli Editore.

Bianchetti C. (2013), « La trasformazione per parti e per progetti », in Gaeta L., Mazza L., Janin Rivolin U., *Governo del territorio e pianificazione spaziale*, CittàStudi Edizioni, Turin.

Eleb M., Simon P. (2013), *Le Logement contemporain 1995-2012. Entre confort, désir et normes*, Editions Mardaga, Bruxelles.

Loudier Malgouyres C. (2013), *Le Retrait résidentiel. À l'heure de la métropolisation*, Presses Universitaires de France, Paris.

Palermo P.C. (2006), *Innovation in planning. Italian experiences*, APROpress, 2006.