

**Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement
Durable**

**Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la
Construction**

Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA)



**« Ville perforée » ou « nouveaux désordres urbains » en Allemagne
Orientale et en Europe de l'Est**

Les Cas de LEIPZIG et d'IVANOVO

N°. F06.12 / 0600337

Contexte de la recherche et de ses objectifs

La recherche « *Renouveler et Recomposer les Quartiers* » se situe dans la prolongation des études réalisées, depuis 2001, à l'initiative du Plan Urbanisme Construction et Architecture (PUCA). Ces travaux ont fait l'objet de plusieurs rapports et publications entre 2001 et 2005.

Ces recherches ont pour but de permettre une compréhension des mécanismes propres au « *Renouvellement urbain* » et plus précisément aux différentes questions nées des problématiques des « *démolitions – reconstructions* ». Ce travail porte sur de longues périodes de transformation des quartiers aboutissant à des opérations de mutation toujours en cours.

Le constat d'une « ville perforée » résulte d'un éclatement total du corpus urbain de la ville classique. Il s'avère préoccupant pour les collectivités territoriales, qui sont souvent désarmées et sans moyens financiers suffisants pour faire face à ce phénomène. Si l'origine du phénomène doit se rechercher souvent dans les idéologies, les difficultés d'une économie souvent mono activité, corollaire de ce qui précède, en sera l'élément déclencheur.

Au centre des problématiques d'évolution urbaine qui seront évoquées, se trouve la question de la démolition qui aujourd'hui, semble être un des leviers de la politique de la ville tant en France qu'en Allemagne.

Notre approche, pour apporter des éléments de réflexion et de réponse à la thématique « Renouveler et recomposer les quartiers », reposera sur l'établissement de deux monographies de territoires européens différents, tous deux touchés par un phénomène de rétrécissement urbain. L'analyse des spécificités des villes de LEIPZIG (ex-Allemagne de l'Est) et d'IVANOVO (Russie) sera le cœur de notre travail.

La ville de Leipzig est, depuis 1850, le siège de grandes mutations qui s'intensifieront à partir de 1989 (date charnière dans son évolution historique) – **la recherche portera sur l'analyse et sur l'évaluation des effets de levier des politiques de rénovation urbaine : l'avant, le pendant et l'après des projets de démolitions.**

De manière plus large, l'ancienne Allemagne de l'Est se trouve face à une vague de démolitions d'une grande ampleur. Ces opérations sont rendues nécessaires par la détérioration du patrimoine immobilier lié, en particulier, à un taux de vacance des logements, tel qu'annoncé par les bailleurs, compris entre 20 et 30 %.

Le constat d'obsolescence, par manque de travaux ou de mise à niveau, de détérioration technique irrémédiable, voire de même de principe philosophique ou sociologique, a rendu inévitable la démolition de ces logements qu'ils soient bien publics ou privés, qu'ils se situent en périphérie ou en Centre Ville. C'est en ce sens que le cas de Leipzig est exemplaire surtout lorsque l'on imagine l'atteinte portée au patrimoine historique de la ville.

Cette situation particulière sera comparée à celle d'IVANOVO, en Russie, et à celle d'autres villes européennes (en Angleterre, en Espagne).

Ainsi, la seconde monographie que nous développerons porte sur les longues périodes de transformation de la ville d'IVANOVO commencée, également, depuis 1850. L'évolution de la ville connaîtra des phénomènes accélérateurs en 1929 et, surtout en 1989 lors de l'effondrement du régime soviétique ; le phénomène s'est amplifié à point tel que la structuration même de la ville s'est vue totalement transformée.

IVANOVO ou sa petite sœur, la ville de YUZHA, située à 35 kilomètres au Sud-Est de la ville, vont-elles disparaître de la carte ?



Démolition de logements préfabriqués à HALLE WOLFEN – Nord, 2001

TABLE DE MATIÈRE

Contexte de la recherche et de ses objectifs.....	2
Chapitre 1 : Des villes en trop - le rétrécissement urbain : un phénomène mondial.....	2
Chapitre 2 : L'Allemagne de l'Est - un terrain d'expérimentation urbaine.....	2
2-1 L'Allemagne et la région de Leipzig, Halle, Bitterfeld.....	2
2-2 La ville de Leipzig.....	2
Histoire de la ville – Chronologie.....	2
Evolution démographique de Leipzig.....	2
Leipzig une shrinking city.....	2
Le quartier de Leipzig – Plagwitz..... ou « Le champs du millénaire »	2
2-3 La ville de HALLE.....	2
Histoire de la ville.....	2
Evolution démographique de la ville de Halle et de la région Halla - Leipzig.....	2
La Région économique Leipzig / Halle / Bitterfeld : monographie d'une région...	2
2- 4 Les conséquences socio - culturelles de la désertification et perte d'identité....	2
2-5 Les conséquences économiques de la désertification.....	2
2-6 Les conséquences sur le parc des logements.....	2
2-7 Les réponses à l'échelle de la ville.....	2
2-8 L'action et la stratégie de la municipalité.....	2
2-9 Nos propres constats sur place.....	2
Chapitre 3 : Des villes en rétrécissement en Russie.....	2
3-1 L'organisation administrative de la Russie.....	2
3-1-1 Les principales phases de l'urbanisation du territoire russe.....	2
3-1-2 Les idéologies urbaines : l'urbanisme et le dés urbanisme de la ville du futur	2
3-1-3 Le grand débat national.....	2
3-1-4 Considérations économiques.....	2
3-1-5 La constitution des périphéries urbaines de la ville socialiste.....	2
3-1-6 La ville socialiste, une ville – entreprise ?.....	2
3-2 La région d'IVANOVO (anc. IVANOVO – VOZNESENSK) / YUZHA.....	2
3-2-1 La région d'IVANOVO, les villes de Yuzah, le port de KINESCMA.....	2

3-2-2 IVANOVO - Chronologie d'une ascension rapide et d'une chute spectaculaire	2
3-2-3 Ivanovo, après le déclin un nouvel espoir naît en 2006.....	2
3-2-4 Les cinq vérités sur la ville de Yuzha.....	2
3-2-5 L'économie souterraine.....	2
Chapitre 4 : Les concepts d'intervention et les potentialités.....	2
4-1 La ville éphémère.....	2
4-2 La ville en communication.....	2
Chapitre 5 : Le rétrécissement, peut-il être vécu comme une chance ?.....	2
5-1 Quelles stratégies de réponse ?.....	2
5-2 Qu'en est-il des infrastructures ?.....	2
5-3 Les enjeux pour la ville de Leipzig.....	2
5-4 Changer l'usage et la destination.....	2
5-5 Réorganiser.....	2
5-6 Imaginer et communiquer.....	2
5-7 Quelques questions pragmatiques.....	2
5-8 Mise en place d'outils d'observation de la vacance des logements et relogement des habitants.....	2
5-9 Les risques identifiés par les acteurs du terrain :.....	2
Chapitre 6 : Eléments de logique financière.....	2
Annexe 1 : Les contacts locaux et nos correspondances.....	2
Annexe 2 : Témoignage.....	2
Bibliographie et Iconographie.....	2

Chapitre 1 : Des villes en trop - le rétrécissement urbain : un phénomène mondial

Un processus social et un enjeu culturel

Six milliards de personnes peuplent la terre aujourd'hui !

Les projections réalisées par les organismes mondiaux permettent d'imaginer que deux milliards d'individus supplémentaires nous rejoindront d'ici 2030 ; c'est à dire dans moins d'un quart de siècle.

Une telle croissance traduirait une augmentation de 33 % du nombre des êtres humains !

Près de la moitié de la population actuelle, soit trois milliards d'êtres humains, sont citadins. L'attrait et le développement des villes reste, mondialement, un phénomène permanent qui n'est pas près de se ralentir : l'exode rural se poursuit sur tous les continents, il en est de même de l'évolutions des petites et moyennes villes terminologie à mesurer à l'échelle des pays eux-mêmes).

Tout permet donc de croire que la croissance affectera principalement les villes et surtout les mégaloilles. Le monde urbain accueille quotidiennement 190.000 nouveaux habitants ce qui correspond à 2 nouveaux résidents par seconde.

A ce rythme, et en 2030, 4,9 milliards de personnes vivront dans des villes.

Cette croissance urbaine n'est cependant pas homogène, toutes les villes du monde ne sont pas concernées par cette frénésie démographique et même inversement.

Ainsi, que ce soit en Allemagne ou aux Etats Unis, en Russie, en Chine ou encore en Iran et dans de nombreux autres pays, comme l'illustre la carte ci-dessous, à coté des grandes ambitions réalisatrices de mégaloilles, nous observons un phénomène de villes en rétrécissement (Shrinking Cities). Trois cent soixante dix villes de plus de 100 000 habitants ont perdu – de façon ponctuelle ou durable – plus de 10 % de leur population. Dans certains cas extrêmes comme à Abâdân, en Iran, cette désurbanisation a atteint 90 % de la population ; la ville est-elle pour autant devenue une ville morte ou même une ville fantôme ?

Pour la seule Europe, le phénomène concerne vingt sept villes en Grande Bretagne, vingt six en Allemagne, vingt trois en Italie. La France semble cependant avoir été épargnée par l'aspect massif de cette évolution ; quelques villes ont cependant été touchées comme Marseille ou certaines villes de l'est ou du nord du pays, mais à bien moindre échelle.

Entre 1950 et 2000, les continents africains et asiatiques ont aussi été touchés. Les pays dans lesquels le phénomène s'est produit de la manière la plus significative sont l'Afrique du Sud (sept villes) et le Japon (douze villes).

Depuis 1990, concomitamment à la chute du mur de Berlin et à l'effondrement du bloc soviétique, le phénomène des villes en rétrécissement s'est transporté en Europe Centrale ; il atteint aujourd'hui treize villes en Russie, vingt deux en Ukraine et treize au Kazakhstan.

De manière plus globale, entre 1950 et 2000, si l'on ne s'attache qu'au seul nombre arithmétique des villes (en faisant donc abstraction du nombre de leurs habitants) l'on constate une augmentation plus importantes de celui des villes en rétrécissement que de celui des mégapoles en pleine expansion. Pour la première catégorie, il a atteint le nombre faramineux de 330 % tandis que celui des villes de plus de 100 000 habitants n'évoluait que de 240 % ; il convient, cependant, de rester prudent quant à l'interprétation que pourrait amener à faire de telles statistiques.



Les villes en rétrécissement - tableau mondial, 2004

Ce phénomène, non seulement reste méconnu mais il est même souvent délibérément ignoré. Les médias mettent beaucoup plus aisément les projecteurs sur les villes en explosion démographique ou les mégapoles. La plupart des règlements d'urbanisme sont orientés vers les extensions urbaines et non l'inverse.

Si l'histoire nous avait plutôt habitué à attribuer la disparition des villes à des catastrophes naturelles ou des utopies humaines. (ainsi en a-t-il été d'ATLANTIS, de TROIE, de POMPÉI ou d'HERCULANUM ...), les 50 dernières années ont révélé l'émergence d'un phénomène totalement nouveau, inattendu et globalisant.

Les facteurs conduisant à la désurbanisation sont très variés et leurs conséquences dans le temps sont variables. Ainsi, dans certaines villes, comme aux Etats Unis, la perte de la population s'apparente plus à une érosion lente, phénomène inexorable, qui s'est étalé sur près de cinquante ans. Dans d'autres cas, cette même phase de dépeuplement a duré seulement quelques années comme à Basra en Irak. Ne parlons pas des cas extrêmes liés à des situations de guerre ou de catastrophes naturelles pendant lesquelles un maximum d'habitants a abandonné leur ville. A titre d'illustration, l'on peut évoquer le cas de la ville d'Abâdân dont la population a chuté de 20 % au cours de la guerre entre l'Irak et l'Iran.

Les déséquilibres mondiaux liés à la croissance démographique vont, dans les prochaines années, amplifier le phénomène. Il sera accompagné, à la fois, par des tendances de désurbanisation particulièrement dans les pays développés, par la création de nombre de villes nouvelles ou par une nouvelle poussée du gigantisme de certaines mégalo-poles.

Au sein d'un tel phénomène, certaines « shrinking cities » trouveront-elles une nouvelle jeunesse ?

Si l'on en croit les projections élaborées par certains scientifiques seulement 10 % de la population mondiale vivra dans l'Europe occidentale ou « Europe de l'Ouest », et cela à seulement 35 ans d'échéance. Les plus pessimistes précisent qu'un certain nombre d'états doivent même envisager une diminution sensible de leurs populations.

Le phénomène de villes en rétrécissement est devenu un enjeu essentiel de la planification publique et de la sociologie à l'échelle mondiale. Les anciens instruments de planification des projets d'extension urbaine ou d'une politique d'expansion économique « ne prennent plus ».

L'examen de l'évolution de la majorité des villes en rétrécissement conduit à penser que nous sommes face à un phénomène durable et en expansion. On ne sait guère où ira le voyage des villes issues des sociétés post-industrielles et quelles solutions se présenteront leur assurer un avenir s'étendant aux paysages qu'elles auront générés quand cette même société les ignore ou les rejette car elles se situent hors de leur processus économique concurrentiel ou des critères sociaux qu'elle prône.

Les architectes, les urbanistes et les aménageurs ont été formés pour formuler leur expression dans la création de nouveaux espaces. Seront-ils désormais invités – autant que les hommes politiques et les autres acteurs du monde de l'immobilier – à changer leurs approches et leurs pratiques : comment planifier des espaces à réduire, ou ceux à dé-densifier, voire même à faire disparaître ? Comment imaginer que l'on puisse produire du vide ?

« La nature a horreur du vide ». Ce dicton français conforte une vision inverse des choses, qu'est le besoin, voire l'obsession atavique de nos sociétés occidentales d'occuper l'espace.

Nous nous retrouvons presque face à un problème d'ordre philosophique.

L'historien d'art Andreas RUBY ¹⁾ a tenté d'interpréter la difficulté créatrice par une approche culturelle et religieuse : tandis que les religions orientales sont en permanente à la recherche spirituelle du vide et d'un état d'être à atteindre, la pensée occidentale, en revanche, perçoit le vide comme un état de manque qui serait à combler le plus vite possible.

« Créer avec le vide » serait, selon lui, le véritable devoir pour trouver une autre façon d'aménager l'espace. Less is more ?

¹ Andréas RUBY, Amor vacui, in Deutsche Bauzeitung, 2004, n° 4

Chapitre 2 : L'Allemagne de l'Est - un terrain d'expérimentation urbaine

2-1 L'Allemagne et la région de Leipzig, Halle, Bitterfeld

2-2 La ville de Leipzig

La ville de Leipzig se situe au confluent de trois rivières, la ELSTER BLANCHE, la PLEISSE et la PARTHE, elle a de tous temps été une plaque tournante pour les échanges avec l'Europe centrale et les pays baltiques.



Sa situation exceptionnelle au contact de la grande plaine du Nord et de l'Allemagne moyenne, au carrefour des grands axes de communication d'Europe continentale (elle est reliée par voie ferrée aux grandes métropoles allemandes et située sur l'autoroute MUNICH - BERLIN) fut à l'origine de sa vocation commerciale.

Ses foires, célèbres depuis le Moyen Age, ont conservé leur prestige et comptent encore aujourd'hui, parmi les grandes manifestations commerciales d'Europe.

Au-delà de cette vocation commerciale, LEIPZIG a développé diverses activités traditionnelle ; parmi les plus connues l'on trouve : la fabrication de meubles ou celle de pianos, l'édition et les arts graphiques (depuis 1945, sous le régime soviétique, ce pan de l'activité a disparu), les industries textiles et mécaniques, la fabrication de matériel optique et d'appareillages électriques.

La ville historique, dite « européenne » se caractérise par des quartiers de centre ville cohérents, compacts et authentiques.

LEIPZIG, qui comptait 552.133 habitants en 1986, est un précurseur et un modèle de ville perforée.

Histoire de la ville - Chronologie

VII - IXième siècle Fondation de « LIPZK », le « lieu auprès des tilleuls », village de pêcheurs slave (les Sorabes) pour qui le tilleul était un arbre sacré. La ville s'est

développée au carrefour de grandes routes commerciales, la « via imperii » et la « via régia », dont on trouve encore des traces au centre de la ville actuelle.

Vers 1015 Le nom de ce bourg allemand auprès duquel venaient s'établir des marchands et des artisans, apparaît pour la première fois.

1190 Cette époque verra la création de grands marchés régionaux puis nationaux ; ils se tiennent toujours deux fois par an.

1409 Leipzig devient ville universitaire, des enseignants célèbres feront sa renommée, parmi eux l'on peut citer : LEIBNITZ, LUTHER, GOETHE, KLOPSTOCK, FICHTE. L'université fut fondée par des étudiants de Prague.

Jusqu'au milieu du XV ème siècle, l'artisanat et le commerce sont en croissance constante, la ville et ses bourgeois prospèrent profitant aussi de la découverte de gisements d'argent dans le Erzgebirge. C'est de cette époque que datent les édifices somptueux de la Renaissance que sont l'ancien hôtel de ville, l'ancienne école Saint Nicolas et le COFFE BAUM au portail couvert de sculptures baroques.

1497 L'empereur MAXIMILIEN place sous sa protection les commerçants venant animer la foire ; il interdit à l'ensemble des évêchés des alentours de tenir un marché comparable. Le privilège, confirmé et étendu en 1505 élargit cette interdiction à un rayon de 15 lieues autour de la place (soit 125 km environ).

1660 A Leipzig paraît le premier quotidien au monde.

1723 – 1750 Jean-Sébastien BACH est Cantor du célèbre « Chœur des THOMANER » du dôme de SAINT THOMAS.



1813 La bataille des Nations oppose Napoléon aux Autrichiens, Prussiens, Russes et Suédois.

1835 – 1840 Début de l'industrialisation par une industrie de construction de machines. Les activités traditionnelles d'impression de livres, son commerce et sa foire perdurent ;

1860 – 1900 Forte augmentation du nombre d'entreprises ; création de nombreuses associations politiques et organisations ouvrières, elles préjudèrent à l'émergence des syndicats. Création également d'associations dédiées aux activités de loisir, à la formation et aux jardins familiaux ;

1913 Exposition à l'occasion du congrès international de la construction

1914 Dans le quartier du « BRÜHL » existent 267 lieux de vente de fourrures ; nombre d'entre elles sont tenus par des juifs originaires de l'Europe de l'Est qui seront également à l'origine de la création d'institutions caritatives et sociales. Cette activité économique employait, en 1930, 11 000 personnes, elle représentait 40 % des impôts de la ville. La ville fut la plus grande plaque tournante au monde pour le commerce international de la fourrure.

1918/1919 Révolution du novembre ; en novembre 1918, ouvriers et soldats constituent – ensemble – le grand conseil ; en février 1919, il lancera un appel à la grève générale. En mai de cette même année, les militaires du Reich occuperont la ville et mettront fin à la révolution.

1920 Ouverture d'un nouvel espace pour la foire. Cette dernière atteint son apogée en terme d'exposants et de visiteurs. Un sixième de la production allemande de livres s'effectuent dans la ville.

1929 – 32 A cause de la crise économique mondiale, la foire perd le tiers de ses exposants et de ses visiteurs. L'industrie du livre est en crise, le taux de chômage augmente rapidement pour atteindre 40 %. En 1933, la ville héberge 713 000 habitants, la ville a atteint son apogée en nombre d'habitants.

1933 – 35 Lors de leur prise de pouvoir, les nationaux-socialistes (NSDAP), vont dissoudre l'ensemble des institutions socialistes ouvrières. Les tentatives de protestations se trouvent écrasées et seront suivies par de nombreuses arrestations.

1936 – 42 Installation de l'usine ESPENHAIN pour le traitement du charbon.

1938 Nuit de pogrome, douze des treize synagogues de la ville furent détruites, les entreprises et les commerces détenus par des juifs sont confisqués. La déportation et l'expulsion de milliers d'habitants juifs représente une perte considérable pour la ville, tant dans les domaines de l'élite intellectuelle que culturelle, mais surtout par leur qualité de créateurs de richesse économique.

1943 – 45 Les raids aériens démolissent la plus grande partie des halls d'exposition de la foire et du « Quartier Graphique ». Le 18 avril 1945, les troupes américaines occupent la ville ; en juin de cette même année, la ville, comme toute la Saxe, tombe sous le pouvoir de l'armée russe.

1945 – 53 Démontage des installations industrielles en tant que compensation ou de « réparation » des dommages de guerre, par les soviétiques. Certains éditeurs de renommée quittent Leipzig pour s'installer en Allemagne de l'Ouest. Cette période sera celle de la nationalisation des entreprises du domaine du graphisme et

au-delà de toute l'industrie. La reconstruction et développement de l'industrie du charbon visant au renforcement de l'industrie lourde sera la priorité du nouveau pouvoir politique.

1953 Le 17 juin, quatre vingt entreprises de la ville se mettent en grève pour protester contre l'augmentation des normes de production et de manière générale contre le gouvernement et sa politique. Les manifestations qui regroupèrent près de 40 000 personnes seront écrasées par les militaires russes.

1956 « Révolution moderniste » dans le secteur du bâtiment : la ville de Leipzig est déclarée « métropole socialiste de référence » ; cette utopie aura pour conséquence la destruction du « GEWANDTHAUS » (théâtre) et de « L'ÉGLISE DE L'UNIVERSITÉ », ce qui provoquera de fortes contestations au sein de la population.

1965 Le gouvernement interdit la beat-music anglophone et provoque ainsi des protestations de la part de la jeunesse. Le mouvement sera à nouveau durement réprimé avec son cortège d'arrestations et de condamnation à des travaux forcés dans les mines de la région.

1976 Début de la construction du grand ensemble de GRÜNAU qui hébergera, à la fin des années 1980, 100 000 habitants.



Années 70 L'état des industries et des entreprises du secteur du charbon est obsolète, les conditions du travail moyenâgeuses et les conséquences sur l'environnement désastreuses.

Années 70 et 80 Chute de la qualité des habitations et des équipements urbains des anciens quartiers du centre ville, cela se traduit par un taux important de vacances. Une rénovation urbaine généralisée s'impose. Il en est de même dans les quartiers sud de la ville où la population pratique de plus en plus l'occupation illégale (absence de paiement de loyers, forme de protestation contre le délabrement des logements, tous biens d'état).



1989 A partir mois de septembre, les protestations au sein de la population enflent. Les manifestations, au départ de l'église SAINT NICOLAS, donneront les impulsions décisives qui conduiront à la chute pacifique du régime socialiste de l'ex-RDA.

1990 – 93 Le libéralisme est instauré, il se traduira par la privatisation des entreprises et des logements, toutes anciennement « propriété du peuple », et à la dissolution des combinats. La plupart des emplois industriels locaux disparaîtront en raison des licenciements massifs liés aux fermetures généralisées des usines, toutes devenues obsolètes. Dans la ville apparaissent alors de grandes friches industrielles.

1991 – 94 Le long de l'autoroute reliant LEIPZIG à la ville de HALLE, se développe un paysage sub-urbain de centres commerciaux. Les grandes zones d'activités, héritage du passé, sont sous équipées, sous occupées et sous exploitées.

1992 – 98 Une ceinture de quartiers résidentiels s'est développée en périphérie de la ville grâce à des avantages fiscaux permettant la construction subventionnée de maisons individuelles. Au cours cette période, de nombreux habitants quittent la ville pour s'installer en province ou en Allemagne de l'Ouest. Ces deux phénomènes se traduiront dans une vacance importante dans les logements, principalement dans les quartiers historiques de la ville mais aussi dans les grands ensembles périphériques.

1993 – 96 Reprise des activités historiques de la foire. La foire universelle est remplacée par des foires spécialisées. La conception du nouveau parc des foires et expositions et du centre de congrès inaugurés en 1996, est destinée à répondre aux besoins des exposants et de leurs visiteurs associant des structures fonctionnelles à des espaces d'animation et de détente. La proximité immédiate de l'aéroport Leipzig-Halle, la liaison directe avec l'autoroute A 14 - HALLE - DRESDE

ainsi que les liaisons par train et par tram avec le centre- ville, située à huit kilomètres, donneront à l'ensemble une attractivité optimale.

Années 90 Désignation de plusieurs quartiers en vue d'une rénovation urbaine lourde en centre ville. Les travaux concerneront 50 000 logements. En moins de quinze ans, 75 % du centre ville sera trouve réhabilité.

1997 Transformation de la gare principale avec sa galerie commerciale en « centre commercial avec accès ferroviaire ».



1999 – 2000 Création d'une communauté d'agglomération en incorporant 27 communes environnantes ; la population de Leipzig augmentera mécaniquement pour atteindre environ 500 000 habitants. Extension de l'aérogare de LEIPZIG / HALLE, il obtient le statut d'aéroport intercontinental.

En 2000, dans le centre historique de la ville, 30 % des logements (37 000 logements sur 108 000) issus de l'époque de l'industrialisation, (GRÜNDERZEIT 1850–1910) étaient vacants. Dans ce patrimoine qui restait à réhabiliter, la vacance atteignait 71 %, dans le patrimoine réhabilité il était encore 24 % !

2002 Ouverture d'une filiale de l'usine de PORSCHE (siège social à STUTTGART) et pose de la première pierre d'une unité de production du constructeur de voiture munichoïse BMW.

Evolution démographique de Leipzig

1849 :	62 000 habitants
1939 :	700 000
1986 :	552 133
1991 :	540 000
2000 :	500 000 habitants y compris ceux de l'agglomération

De 1981 à 1996 l'on constate ainsi une perte de 18,3 % d'habitants

L'une des conséquences sociales sera le fort déclin du taux de natalité. A partir des années 90, le nombre des naissances, dans l'ancienne Allemagne de l'Est chutera ainsi de 200.000 à 60 000 enfants par an.

Cette évolution démographique, trouve à la fois son origine mais aussi ses conséquences dans un chômage endémique. Il fut catastrophique pour LEIPZIG ; à partir de 1989, la ville perdra 80 % de ses emplois industriels.

En revanche, le secteur tertiaire ne cessera de progresser, environ 50 000 emplois seront créés dans le domaine des banques et des services financiers. Aujourd'hui, 78 % des emplois se trouvent dans le secteur tertiaire des prestations de service.

Leipzig une shrinking city

Dans la ville perforée, le principe de cohérence architecturale est souvent marqué par un alignement de l'épannelage sur la rue elle-même ; les limites des parcelles latérales en sont fortement perturbées.



Accepter le principe de la ville perforée implique de prendre ses distances par rapport au concept classique de la ville européenne et de s'ouvrir vers une autre compréhension de la ville et de ses « dents creuses ». Elles prennent de plus en plus de place dans le tissu urbain et leur surface ne cesse d'augmenter. Dans notre perception visuelle et philosophique, des « petits trous » s'intégrés facilement, il ne nous choquent pas comme faisant partie des mutations rencontrées habituellement. Ceci n'est plus le cas lorsque l'on est face aux dents creuses sur plusieurs parcelles ou en cas de mises en friches plus importantes.

La taille de la friche est donc un indicateur principal de l'existence de la perforation.

Le second indicateur qui nous intéresse est celui de la vacance dans les logements. Cette situation, selon les cas, conduira soit à un effort massif de réhabilitation soit à

des démolitions massives avec le risque de voir se générer, si l'on se situe dans contexte urbain, de nouvelles friches.

Analyser ce qui se passe à Leipzig permet d'acquérir une expérience très complète et riche d'enseignement puisqu'en l'espèce la vacance et les friches touchent massivement les beaux quartiers et les Quartiers anciens du centre ville et, dans une moindre mesure, ceux moins huppés de la périphérie. C'est dans cette observation que le terme de ville « perforée » prend tout son sens.

Parmi les motifs qui ont conduit à la désaffectation progressive de l'habitat de centre ville figure principalement la philosophie soviétique : d'une part habiter un logement ex-bourgeois était fort inconvenant et, d'autre part le principe même de la collectivisation impliquait le regroupement des populations dans un même grand ensemble. Mixité et surveillance en était d'autant facilité.

Si, aujourd'hui, l'on devait positiver cette perforation sans doute mettrait-on en avant le desserrement des centre villes qu'elle amène mais aussi le gain en espace publics voire même une forme de reconquête de la nature. En revanche, il en résulte la perception d'un mélange des graduations entre façades principales, secondaires, entre arrières cours apparentes et espaces publics et privés ; tout s'entremêle. Les formes dont les habitants s'accaparent les espaces seront modifiées

Le quartier de Leipzig – Plagwitz ou « Le champs du millénaire »

En 1990, en plein cœur de ce quartier périphérique se trouvait une zone industrielle spécialisée dans la fabrication de matériel agricole. L'une après l'autre, toutes les usines qui la composait ont fermés leurs portes. Une idée tout à fait originale fut mise en avant, celle de semer du blé sur cette friche récente et de laisser le temps faire son travail de réappropriation de la nature – ceci face à un futur incertain.

Le « Retour à la nature » fut la devise du projet lors de sa création en 2000. Cette idée fut considérée par certains comme véritablement géniale et par d'autres utopique : plus de friches apparentes, un usage opportun du sol et des réserves foncières devenues attractives.

L'une des grandes chances de la ville, en cette même année 2000, fut la foire mondiale de Hanovre. Le site de Leipzig – Plagwitz faisait partie des sites d'exposition retenus. Cet événement sera moteur pour l'anticipation d'opérations de démolition reconstruction.

Le Musée Technologique au nom de « Garage », pour rappeler l'histoire de la construction de machines outils, est également inauguré à cette époque ; il sera complété par l'ouverture de la pépinière inscrite au programme BIC (Business Innovation Center). Une nouvelle ère de Hightech, de Web-Design et d'outils de communications TNC s'ouvre pour la ville.

L'ensemble était fortement inspiré des programmes d'IBA – Emscherpark.

La transformation du site et la mise en œuvre des idées pertinentes et porteuses d'avenir des conceptuels modernes peuvent-elles être à même de dynamiser le

quartier de Leipzig - Plagwitz à l'image de ceux de Munich – Schwabing ou les Docklands à Londres ? A Leipzig – Plagwitz, trois cultures se complétaient pour tenter de créer une symbiose : celle des résidences sociales, des coulisses industrielles et de la prairie nouvelle.

Les slogans des premiers investisseurs sur ce quartier prônaient le concept « créatif » ; la réalité fut autre, il ne proposait finalement que des approches très conventionnelles.

La déception fut au rendez vous, trois années après le lancement de l'opération, le champs du millénaire n'a pas commencé à pousser, les immeubles sociaux ont continué à se vider, les gens partis ! Tous avaient misé sur un décollage socio-économique immédiat de ce quartier ; il ne s'est pas présenté, les halles de construction de machines restent elles aussi désespérément vides.

Les parcelles en attentes d'aménagement paysager sont méconnaissables sous les herbes sauvages...



2-3 La ville de HALLE

La ville de HALLE fait partie du Land de la SAXE-ANHALT, elle est voisine de LEIPZIG qui se situe dans celui de SAXE. Ces villes, que l'on pourrait considérer comme soeurs et susceptible de s'unir, pour créer une vaste agglomération, tant elles sont proches tant géographiquement qu'en terme de problématique, dépendent de deux unités administratives distinctes ; frein direct à toutes les initiatives de rapprochement.

Le nom de la ville de HALLE trouve son origine dans les mots hellen, hallen, schallen ertönen = sonner, résonner, et cellar (lieu de présence de sel).

La ville est située sur la rivière de la SAALE .

En 1986 elle comptait 234 768 habitants, elle était alors un centre industriel important d'exploitation de gisements de sel, de potasse et de charbon ; sur le plan

industriels, l'on trouvait des raffineries de sucre, des unités de construction de machines outils, des unités pour le travail du cuir, ainsi qu'une industrie de la chimie et de la pétrochimie.

Elle est la patrie du compositeur G. F. HAENDEL.

Histoire de la ville

XIV ème siècle Entrée de la ville dans la LIGUE HANSÉATIQUE

1694 Fondation de l'université par FRÉDÉRIC III DE BRANDEBOURG

XVIIème siècle Traité de Westphalie, HALLE appartient désormais à la Prusse

1850 – 1870 Début de l'industrialisation avec pour dominante la chimie et l'exploitation de la lignite

1891 Le premier tramway électrique allemand circule à HALLE.

1895 A WOLFEN, village périphérique de 810 habitants, est créée l'entreprise de peintures AGFA. Cette création générera un nombre important d'emplois.

1914 – 1918 La première guerre mondiale accélère l'évolution de l'industrie chimique de la région. Les années 1916 et 1917 verront la construction des usines de la BASF et l'inauguration du premier réacteur d'ammoniaque dans les usines de la LEUNA. Les prisonniers de guerre et les travailleurs forcés interviennent massivement dans les mines de charbon situées en Allemagne centrale.

1918 – 1924 Grèves généralisées dans tout le bassin industriel. En 1918, les militaires occupent les usines de Wolfen et de Bitterfeld. En 1920, KAPP – Putsch, grève générale des ouvriers de la ville de Halle. L'influence importante des parties politiques socialistes (SPD) et communistes (KPD), conduira à surnommer la ville « Halle, la Rouge ».

1925 Les usines LEUNA, et ses 29 000 emplois, font de la société l'entreprise chimique la plus importante d'Europe.

1933 Prise de pouvoir du parti national – socialiste. La production industrielle est désormais principalement tournée vers l'armement et la préparation de la guerre. En 1936, à l'initiative de la Wehrmacht, sera lancée la construction des usines BUNA pour la production de caoutchouc synthétique.

1939 – 1945 Pendant la guerre, la production chimique atteint son point culminant. Au printemps de 1945, 4 500 travailleurs forcés et environ 500 prisonnières du camp de concentration de Ravensbrück travaillent dans l'entreprise de production de pellicules AGFA, ce qui représente près de la moitié des 11 600 emplois de l'entreprise.

1943 - 1944 Les raids aériens détruisent le tiers des usines LEUNA.

1945 En avril, les troupes américaines libèrent la région ; le 1er juillet l'armée russe prend le relais et occupe le terrain. En novembre 1945, l'actionnariat de l'usine I. G.

FARBEN est réquisitionné par les alliés et repartit entre eux. L'ancienne direction est traduite devant le tribunal de guerre des Alliés à Nuremberg.

1950 – 1963 La production chimique de la région de Halle triple. En 1958, le gouvernement lance un programme important d'investissement dans le secteur de la chimie et de la lignite ; le slogan était : « la chimie donne du pain, de la richesse et de la beauté »

1959 Conférence d'auteurs, de créateurs de l'art et de la culture à Bitterfeld ; le leitmotiv était : « prends ta plume, ouvrier – la culture nationale socialiste a besoin de toi ! ».

1960 Pose de la première pierre du grand ensemble Wolfen - Nord.

Entre 1960 et 1989, le gouvernement construira un ensemble de logements pour 32 000 habitants.

1963 Le conseil ministériel de la RDA décrète la construction du grand ensemble de Halle – Nord : une ville nouvelle destinée aux ouvriers de l'industrie chimique.

En 1967, cette réalisation est inaugurée avec un statut d'une ville qui, à la fin des années 80, abritera près de 100 000 habitants. Cette ville nouvelle sera la plus importante réalisation, de ce type, en RDA ; elle prit le nom de Halle – Neustadt. Elle fut la troisième réalisation urbaine après celles de Eisenhüttenstadt et de Hoyerswerda.

1970 – 1989 Dans les usines devenues obsolètes, les conditions de travail et de sécurité se détériorent à l'image de la vétuste des installations et des machines. Le pouvoir politique décidera un investissement de 1,5 milliards de Mark-Est afin de rénover le parc industriel. En 1983, ce programme de rénovation touchera à sa fin. Cependant, nombre d'usines continuent de travailler avec des machines technologiquement dépassées ; cette forme de maintien de l'emploi sera appelée, par la suite, et pudiquement, « traitement social du chômage ».

1979 Début de la construction du grand ensemble de Halle – Silberhöhe.

1989 - 1990 Avec 43 901 habitants, la ville de Wolfen atteint son maximum de population.

1990 réunification territoriale des villes de Halle et Halle – Neustadt.

1990 – 1995 Fondation de la SARL BAYER – BITTERFELD. Jusqu'en 2004, la société Bayer (Leverkusen) investira 630 Millions d'Euros dans la construction de plusieurs usines ; ainsi, quatre lieux de production chimique ultramoderne seront créés, ils généreront 756 emplois.

1992 – 2000 La chute importante de la natalité accompagnée par le départ d'une grande partie de la population vers d'autres provinces de l'ancienne Allemagne de l'Ouest provoque un grand déséquilibre dans la ville. L'on constate alors une augmentation sensible du taux de vacance dans les logements en centre ville ; l'un des corollaires sera une sous - exploitation des zones d'activités. Nombre

d'équipements publics tels qu'écoles, crèches et installations sociales sont obligés de fermer leurs portes par manque de fréquentation.

2002 Dans le grand ensemble de Wolfen – Nord, les premières démolitions sont programmées pour réduire le nombre de logements vacants. En effet, depuis 1989, la ville de Wolfen a perdu 40 % de sa population. Le taux de chômage de la région a fortement augmenté pour atteindre 22,5 %.

2003 Le nombre d'habitants du quartier de Wolfen n'est plus que de 27.379 quand il était de 46.024 en 1989 ; cela représente une perte de l'ordre de 40 %.

En 2003, la ville de Halle, de son côté, perd 26 % de sa population et n'héberge plus que 240 077 personnes.



Centre ville de Halle, Hansaring, 2004

La ville de Halle, qui est la plus importante agglomération du land de Saxe-Anhalt, compte globalement 20 % de logements inoccupés, et ce quelqu'en soit leur qualité ou leur emplacement ; le taux de chômage atteint 20 %.



« Behind the block » scènes de vie au quotidien, Halle, 2003

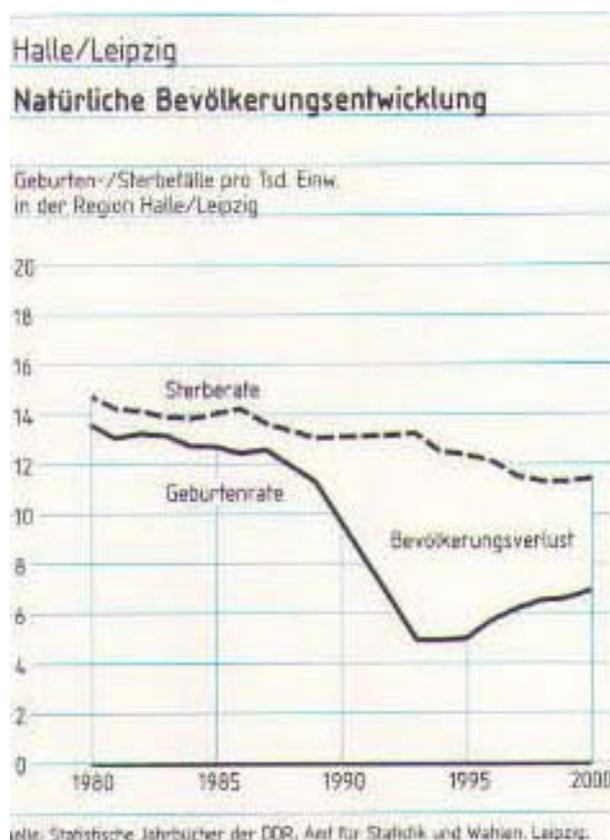
Evolution démographique de la ville de Halle et de la région Halle - Leipzig

En 1989, la double ville de HALLE et HALLE - NEUSTADT qui hébergeait 329 000 habitants n'en comptera plus que 239 000 en 2004. En une dizaine d'années, 90 000 personnes auront donc quitté cet ensemble urbain. L'exode continue.

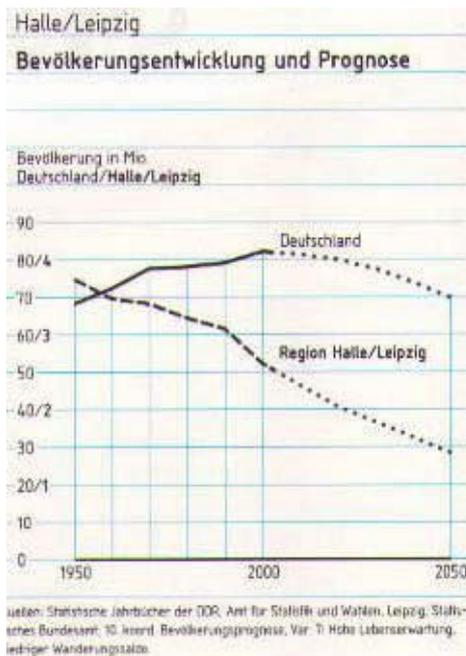
Selon les prévisionnistes, en 2010, la population tombera à 208 000 citoyens. La natalité a chuté de 60 %, depuis 1989 : en cinq ans, l'on ne comptait que 5 naissances pour 1 000 habitants au lieu de 11 auparavant.

Des 153 000 logements disponibles dans la ville en 2002, 30 500 resteront encore sans locataires.

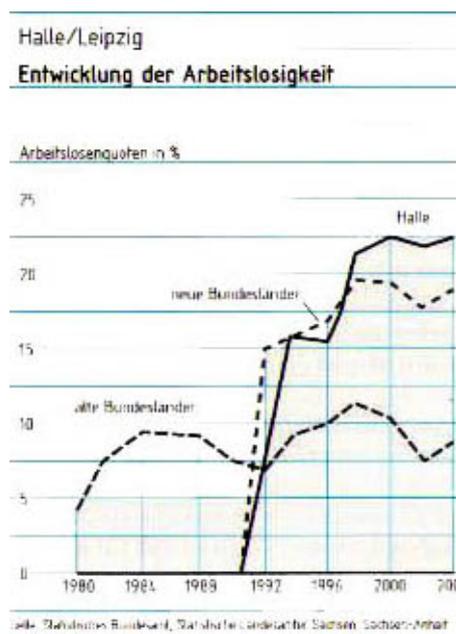
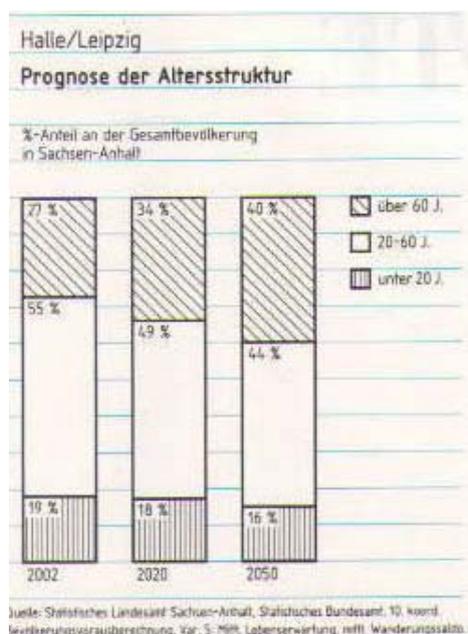
« **Stadtumbau Ost** » oblige, les services de la ville envisagent de démolir 20 000 logements. Les principales zones visées par ces mesures sont les quartiers de grands ensembles de SILBERHÖHE et de NEUSTADT.



L'évolution démographique de la région de Halle / Leipzig entre 1980 et 2000



Evolution démographique et pronostic 1959 – 2050



Pronostics du vieillissement et du chômage dans la région de Halle / Leipzig

Au delà, les prévisions élaborées par le gouvernement fédéral pour le Land de la SAXE-ANHALT sont encore plus pessimistes, les pertes de population pourraient être de l'ordre de 45 % d'ici à 2050.

En 1966 la région comptait : 3,2 millions de population
 En 1988 : 2,9 millions (-7 %)
 En 2002 : 2,6 millions d'habitants
 En 2015 : 2,1 millions d'habitants

Si l'on élargit le constat à l'échelle de l'ancienne Allemagne de l'Est, de 1989 à 2000, la perte de population porte sur 1,5 millions de personnes confirmant, ainsi, le recul général national.

A l'échéance 2015, l'Allemagne de l'Est pourrait recenser 41 % de personnes de plus de 60 ans et seulement 16 % de moins de 20 ans.

Quelles seront les conséquences d'un tel vieillissement de la population ?

- Une structure très éclatée des communes et des budgets municipaux en difficulté
- Des sociétés HLM en difficulté, voire en faillite.
- Dans les années 90, la ségrégation socio - culturelle dans les villes était de règle, elle a favorisé le renforcement de la sub-urbanisation tardive, en Allemagne de l'Est, en faveur des couches les plus aisées.

La Région économique Leipzig / Halle / Bitterfeld : monographie d'une région

La région de HALLE / LEIPZIG / BITTERFELD, en est un exemple frappant, elle rencontre un ensemble de difficultés importantes liées à :

- La désindustrialisation
- La sub-urbanisation
- La transformation post-socialiste.

2- 4 Les conséquences socio - culturelles de la désertification et perte d'identité

Les sociologues ont constaté que l'assimilation de crises économiques et de fractures sociales profondes tels que vécu en phase post-socialiste en Allemagne de l'Est ou en Russie perdurera probablement pendant trois générations.

Pour étayer leur démonstration, ils s'appuient sur des mots clés, dont la liste suivante en prend les principaux :

« Rétrécissement dans les têtes, perte de la cohésion sociale, trous dans le souvenir collectif de ceux qui restent, isolement dans ses quatre murs, dans la sphère privée, perte d'amis, rupture de voisinage, chômage et absence de sens de vie... »

« A l'époque de l'industrialisation, en Allemagne centrale, les entreprises s'y sont implanté tardivement. En revanche, le mouvement fut d'autant plus bouleversant. Généralement, les fondations ou implantations se sont effectuées après 1900 et les

forêts et champs se sont transformés à LEUNA, ... WOLFEN ou BITTERFELD. L'exploitation du charbon, de la chimie, la construction de machines et des armes devenait les véritables contes de fées du succès industriel du 20^{ème} siècle. Ces entreprises « bouffaient » et polluaient littéralement le pays, mais elles donnaient aussi du travail à des centaines de milliers de personnes, à ceux qui venaient de partout pour bénéficier du grand boom.

Maintenant, les vieilles industries sont mortes, les paysages retournés de façon méconnaissable et vidés de leur lignite ? Les halles de montage et les chaufferies sont parterre. Sauf – les gens, eux y sont encore ... »²

Expliquer les origines des rétrécissements de la population et de ses villes sous le seul aspect d'un excédent de logements ou d'un déplacement du marché de travail vers l'Allemagne de l'Ouest ou vers l'Asie est une vision par trop restrictive.

Ne convient-il pas de s'interroger sur une origine beaucoup plus profonde du phénomène et se demander s'il ne s'agit pas des premiers signaux annonçant une nouvelle époque de post industrialisation ? Quand bien même, dans d'autres régions de l'Europe, le travail industriel classique domine toujours le quotidien des structures économique et sociale.

Pourtant, serait-il utopique de se demander si l'ère de l'industrialisation avec son cortège de grande croissance et de création de richesse grâce à la production industrielle touche à sa fin ?

L'industrialisation et l'économie industrielle perdurera-t-elle au rythme que nous avons connu ?

L'industrialisation de nos régions, l'arrivée du chemin de fer, l'implantation des usines, les grands combinats en Russie, le développement des lieux d'extraction et des sites d'exploitation des ressources naturelles mais aussi la mécanisation des métiers ont totalement balayé les structures agricoles et paysannes.

A l'époque de l'ouverture de l'ère industrielle et en moins de 50 ans, des centaines de milliers de futurs ouvriers ont quitté leurs champs pour se regrouper dans de nouvelles et énormes agglomérations. Wolfgang Kil précise, dans son ouvrage « Le luxe du vide » paru en 2004, que probablement, entre 1870 et 1914, un Allemand sur deux aura quitté son lieu de naissance afin de s'implanter à proximité d'un nouveau lieu de travail, cette fois industriel. Cette migration aura provoqué un dépeuplement impressionnant des campagnes³

En Allemagne centrale comme en Russie, les paysans furent confrontés à un choc social et culturel profond lié à l'acquisition de modes de vie citadins. Ils laissent derrière eux les liens familiaux et leurs repères de valeurs, leur culture agricole. Le nouveau prolétariat participait à une immense mutation de ville, jusqu'alors bourgeoises, chamboulant des centres paisibles en lieux de production avec son

²Tobias Dürer, Die grosse Transformation (*La grande transformation*) in Tanja Busse / Tobias Dürer (éditeurs) ; Das neue Deutschland, Berlin, 2003, page 67

³) aussi : Gerhard Lenz, Verlusterfahrung Landschaft (*Sentiment de deuil pour paysage perdu*), Frankfurt/New York, 1999

cortège de cheminées enfumées, de halles de montages, d'immeubles d'habitation ouvriers de grues d'extraction minières, de dépôts et de tas de débris ...

Cette image de modernité, qui nous laisse perplexe aujourd'hui, est celle qui, à l'époque, avait provoqué un ras de marée culturel, économique et aussi démographique.

Où sommes nous aujourd'hui ?

Si cette brève rétrospective du début de l'industrialisation nous rappelle les élans de croissance, la réalité d'aujourd'hui est celle des déclin et des mutations industrielles dont les effets et les principes vont bien au-delà de l'Europe centrale. Les pays de l'ouest avaient connu les mêmes phénomènes quelques années auparavant ; ainsi la France, en Lorraine, a vécu le traumatisme du déclin du charbon, des mines de fer et de la sidérurgie.

Désindustrialisation, chômage, départ massif de la main-d'œuvre, ce sont des évolutions déjà connues.

D'autres aspects, parfois plus inquiétants semble vouloir surgir dans la perte d'identité d'une population confrontée à une société vieillissante, parfois décadente et souvent se radicalisant. Atteindrions-nous le stade du mourir en dignité ou disparaître ?

L'individu, confronté à une réduction de ses espoirs et ses temps de travail, conserve-t-il ses sens d'orientation quand il est sollicité de manière permanente par des concepts de communication en tous genres trop rarement accompagnés d'un volet culturel permettant à chacun de retrouver ses racines.

Les chocs émotionnels seront-ils à l'image de certains événements extrémistes ?

Le modèle de la petite ville de Hoyerswerda en Allemagne de l'Est, qui en septembre 1991 a vécu des révoltes xénophobes de plusieurs jours qui ont évolué vers une situation de quasi-guerre civile au sein de la population. Un tel phénomène pourrait-il se généraliser ?

Ces événements ont été analysés précisément par l'historienne de l'urbanisme Simone HAIN ⁴. Elle souligne une situation de traumatisme, lié à un sentiment de marginalisation, de la part de la population à la suite de la suppression brutale et généralisée des exploitations de lignite de la région.

S. HAIN exprime de fortes craintes que les individus moteurs de troubles ne glissent dans un processus d'auto - destruction au cas où les populations ne fassent pas l'objet d'un accompagnement socio - politique et spatial permettant d'estomper les conséquences de cette crise économique et politique.

⁴) Simone Hain, Schauptplatz Hoyerswerda, in : Kristina BAUER-VOLKE / Ina DIETZSCH : Labor Ostdeutschland, Page 229



Demolition du quartier Cortland, scène de film « The Fountain head, King Vidor, 1949

2-5 Les conséquences économiques de la désertification

L'ancienne Allemagne de l'Est est confrontée à un phénomène nouveau : en l'espace de peu d'années elle est passée du statut de quasi colonie de l'Union Soviétique avec une vocation dirigée vers le secteur des industries lourdes, à une vive concurrence économique avec ses anciens partenaires privilégiés. Par ailleurs, ses clients font de plus en plus appel, pour leurs fournitures de matières premières aux pays en voie de développement. Le phénomène, qui a tendance à se généraliser, qu'est la délocalisation des sites de production des industries primaires ou secondaires, vers ces pays, devenus extrêmement compétitifs, provoquent une véritable hécatombe dans les industries traditionnelles.

Après la chute du mur de Berlin et l'effondrement du système économique et politique en place, l'Allemagne de l'Est a vécu un déclin extrêmement rapide et particulièrement complexe : l'union économique interallemande du 1^{er} juillet 1990 n'a pas fait disparaître un seul secteur économique, mais la quasi totalité des branches de production.

La sociologue berlinoise Ch. HANNEMANN considère ce collapsus économique, enduré par l'Ex Allemagne de l'Est, comme une véritable « dés-économisation ».

Le pays s'est trouvé, d'un seul coup, confronté à un problème de modernisation tant dans les domaines technologique que structurels. De ces deux phénomènes, il en résultera une très forte poussée du chômage. La seule région de BITTERFELD – SAALE, la TREUHAND ⁵. a, entre 1990 et 1993, liquidé, démantelé et démonté quatre vingt grandes entreprises alors en pleine production, et licencié les deux tiers de leur personnel encore actif.

⁵) La Treuhand, créée en 1990 par l'Etat Fédéral était une structure fiduciaire chargée de la liquidation, du transfert, de la vente et de la privatisation des sols et biens publics de l'ancien état socialiste.

Après 1990 le volume extrait de lignite a été réduit de 70 % ; cette chute aura pour conséquence, au cours des 8 années suivantes, la disparition de 85 % des emplois de la branche mettant ainsi 60 000 mineurs à la rue.

Les mines de charbon de la région de Leipzig (Lausitz), n'employèrent plus que 5.600 personnes, chiffre à comparer des 100 000 emplois existant sous le régime de la RDA.

Ce phénomène toucha également les autres secteurs de l'énergie ou l'emploi a chute de 30.000 personnes à seulement 5.500. L'une des raisons se trouve dans l'investissement de modernisation réalisé ayant permis de créer l'unité la plus moderne d'Europe dont la construction a coûté, en 1998, 1,15 milliards d'Euros (3,5 milliards de DM) ; elle fonctionne avec seulement 200 ouvriers et ingénieurs, y compris le service de la cantine et de la sécurité.

L'illustration du sous emploi chronique peut se trouver dans l'exemple du recrutement lancé lors de l'ouverture de la filiale de l'usine Porsche, à Leipzig, quand l'entreprise a proposé entre 200 et 300 nouveaux postes elle reçut une avalanche de 11 000 candidatures !

Il nous paraît important de présenter, à ce stade, quelques exemples significatifs :

Ville / secteur	Type de production industrielle	Nombre d'emplois supprimés
DESSAU	Chimie, construction de wagons	5.500
WEISSWASSER	Verrerie, lignite, énergie	7.000
GÖRLITZ	Construction de wagons, textile, électroménager	15.000
DRESDE, grand pôle industriel	Sur tous les secteurs	75.000
LEIPZIG, grand pôle industriel	Sur tous les secteurs	102.000
FRANKFORT / Oder	Construction de machines	8.500
ELSTERWERDA	Construction de machines	1.900 environ
Total sur ce seul choix de villes		215.000 environ

En corollaire l'émergence et le développement de l'économie non officielle est devenu un phénomène alarmant, ainsi, dans l'ancienne Allemagne de l'Est, 40 % de la création de richesse provient de l'économie souterraine. Ce chiffre est à rapprocher de celui de la Russie qui, frappée du même maux affichait, en 1999, un pourcentage de 40,9 %. L'on est bien loin de celui des économies libérales comme en Allemagne unifiée, 16 %, en Grand Bretagne 12,7 %, au Japon 11,2 % et aux Etats Unis 8,7 %.

2-6 Les conséquences sur le parc des logements

Lors de l'ouverture du mur, l'Allemagne se trouve face un phénomène historiquement unique, méconnu et totalement inattendu, celui de l'abondance des surfaces disponibles :

1,5 millions de logements étaient vacants

Pour les seuls logements sociaux, le taux de vacances des sociétés HLM oscillait entre 20 et 30 %.

Comment, à la lecture de ce constat peut-on imaginer qu'en 1995, les prévisionnistes tablaient sur un tel besoin croissant de logements, que la carence semblait apparemment insoluble avant au moins 2010.

Cette situation trouve son origine dans divers phénomènes souvent évoqués précédemment parmi lesquels les plus fréquemment cités sont :

- Un taux de chômage entre 18,5 et 30 pour cent, se traduisant, pour un certain nombre de ménage, par peu de pouvoir d'achat et une grande difficulté à devenir propriétaire.
- Une émigration vers l'Ouest de l'Allemagne, compensée partiellement, de manière surprenante, par une population venant de l'Europe Centrale. Ce constat prélude-t-il à une immigration liée à l'ouverture vers l'Europe vers Est dont on ne tiendrait apparemment pas suffisamment compte ?
- L'inadéquation entre les logements proposés et les besoins de la population.
- Les programmes étatiques de construction de maisons individuelles subventionnées réalisés dans les années 90 en périphérie des villes.
- Un manque d'implantation d'entreprises voir même à un départ pour d'autres régions allemandes pour certaines d'entre elles ; il en résulte une perte de vitesse économique faiblement compensée par l'implantation d'unités importantes comme PORSCHE ou BMW.

Pour tenter d'apporter une réponse aux difficultés q'une telle évolution pourrait générer, un changement de politique d'urbanisme s'est effectué en Allemagne.

Jusqu'en 1999, la compétence en matière de politique de la ville revenait principalement aux communes ou aux structures intercommunales. Devant l'ampleur du phénomène, seules des éléments de réponses centralisées, émanant de l'Etat Fédéral et très clairement inspirées des principes français et britanniques, pouvaient apparaître.

Le fédéralisme cède soudain sa place à l'Etat, ce qui constitue une rupture dans les usages et les traditions nationales. Différents programmes se sont mis en place avec chacun son originalité.

L'on est bien loin du slogan « Dans les 5 ans à venir, nous verrons des paysages fleurissants au travers l'Allemagne de l'Est » exprimé, en 1989, par Helmut KOHL, alors chancelier de l'Allemagne réunifiée.

L'aménagement en périphérie des villes de quartiers d'habitat individuel et le départ des habitants des grands ensembles sont à l'origine d'un nouveau phénomène, celui surnommé « la ville perforée », il traduit l'éclatement total du corpus de la ville.

Si cette dilatation du tissu urbain se poursuivait, entraînant dans son sillage de grandes friches urbaines tant en périphérie qu'à l'intérieur des villes, quelle pourrait en serait la conséquence sur le bon fonctionnement technique et social de la ville, de la communauté des citoyens et de la civilisation urbaine ? (Equipements publics et réseaux en sous-exploitation et obsolètes, risques sanitaires...)

Quelle évolution et quelle conséquence sociologique et économique une vacance de plus en plus importante du nombre de logements entraînerait-elle ?

Une telle situation si préoccupante pour les collectivités publiques, ne risque-t-elle risque de trouver des prolongements dans nombre de pays européens et en France en particulier ?

Malgré une ressemblance de situation, entre la France et l'ancienne Allemagne de l'Est, notamment dans la façon massive et fortement centralisée de construire des logements préfabriqués, l'on est amené à constater que les villes de l'hexagone ne semblent pas encore affrontées par ce type de dysfonctionnement.

2-7 Les réponses à l'échelle de la ville

Les éléments de réponse vont se retrouver à différents niveaux allant du sommet du pays aux pouvoirs régionaux ; n'oublions pas le caractère régional qui prévaut, en Allemagne, pour nombre de programmes

* La première constatation que nous sommes amenés à faire est que l'Allemagne, malgré la grande vacance de logements qu'elle connaît et leur obsolescence, n'aborde pas la problématique « reconstruction – démolition » de manière aussi systématique que la France.

La question : « que construire à la place » ne se pose pas de la même façon.

Comme en France, la véhémence et la rapidité avec lesquelles les politiques allemands prônent la démolition massive de logements collectifs sociaux surprend les acteurs du terrain. Si, bien souvent, l'on constate une chute démographique grave au cœur des villes concernées, paradoxalement, nombre d'entre elles sont encore en situation d'extension de leur territoire communal !

Les formes de dialogue avec les habitants n'ont pas, non plus, la même approche des deux cotés du Rhin ; l'absence de débat ou de concertation constatée en France pour la prise en considération des habitants, surprend en Allemagne où ce type de consultation fait partie de la culture.

Parmi les objectifs recherchés, et au delà du simple besoin de logements, apparaissent des besoins sociaux appelés à améliorer la qualité de la vie tout particulièrement dans les domaines :

- De la création de réseaux de voisinage, d'activités d'entraide afin de connaître et de favoriser les potentiels créateurs des habitants et les mettre au service de la communauté ou de l'économie,
- Du développement de l'économie locale de quartier avec pour objectif la création d'emplois sur place,
- Du développement de réseaux poly-centraux de voisinage,
- De l'amélioration de l'infrastructure sociale et culturelle de loisir,
- De la protection des habitants et de la lutte contre l'éviction sociale ; de l'amélioration des logements et des équipements des quartiers afin de favoriser et développer la mixité sociale,
- De l'amélioration de la sécurité urbaine, de l'environnement urbain et du respect des exigences écologiques,
- De la concertation et de la mise en place d'outils informels d'élaboration de projets urbains au niveau des quartiers

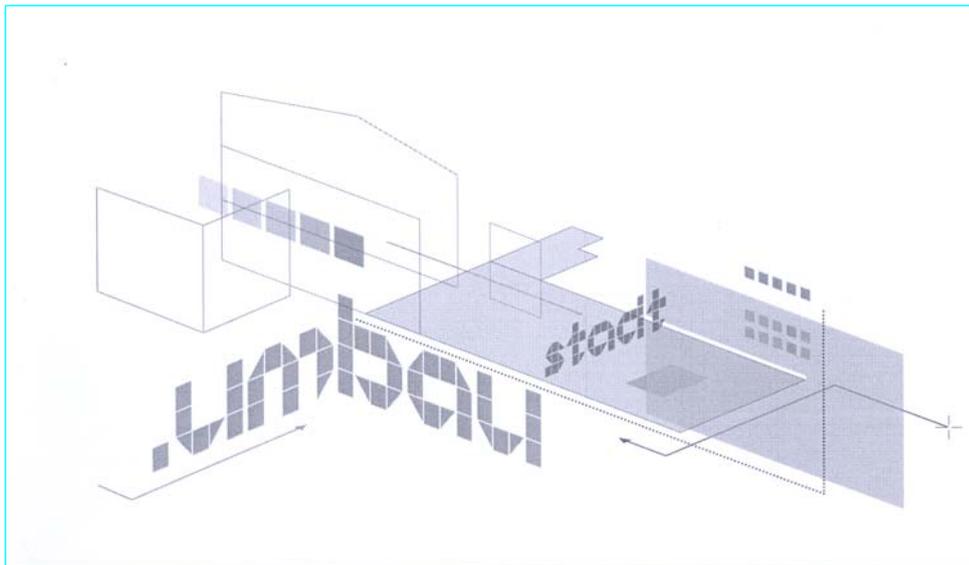
* Différentes approches ont été retenues par cette région pour essayer d'apporter une réponse au phénomène de rétrécissement, de perte de pouvoir et /ou de disparition de villes ou de quartier de villes qu'elle connaissait.

- la démolition fait partie des approches classiques, comment trouve-t-elle son application et sa justification ?
- la « culture des ruines » était déjà connue dans l'ancienne Rome, comment l'approchons nous aujourd'hui ? avec quel ressentiment ?
- quel potentiel pour la région de HALLE / LEIPZIG dans la fragmentation spatiale et régionale des villes ? ... car à côté des « îles de régénération urbaine », d'autres quartiers perdent de la vitesse tant sur le plan social qu'urbain.

* Le coût de la démolition de larges volumes de l'infrastructure devenus obsolètes ne risque de remettre en cause certaines opérations ou nécessiter des décisions lourdes qui pourront se traduire, en particulier, par :

- la privatisation de certains services publics comme les installations de gestion d'eaux,
- des absences de ressources financières à long terme pour nombre de constructions privées ou publiques,
- des réseaux viaires à régénérer,
- un impact financière très lourd pour des communes en crise, en particulier pour intégrer les pertes en matière de taxe foncière, d'habitation voire professionnelle.

* Le programme « « Stadtumbau Ost - Renouvellement urbain Est » « **Stadt-Umbau = rénovation urbaine** »,



Il s'agit programme gouvernemental allemand, créé en 2000, sous forme d'un concours à l'échelle nationale visant à trouver des solutions de renouvellement de quartiers au travers de la démolition de logements et des équipements liées. Ce programme ne concerne que l'Allemagne de l'Est.

Les objectifs recherchés sont :

- Le renforcement des centres villes et la réduction, par démolition, du stock des logements vacants. Cela vise tout particulièrement le locatif collectif social tant ancien que récent (sont ici visés les grands ensembles construits à la hâte à l'époque socialiste).
- La gestion des logements locatifs sociaux,

- La mise en place d'outils d'observation apte à mesurer les densités, les vacances, les flux migratoires et la structure urbaine,
- L'un des objectifs recherchés dans la réalisation de ce programme, est de permettre aux sociétés HLM de devenir de véritables partenaires de la restructuration urbaine.

Afin de permettre la réalisation de ces programmes, l'Etat a mis en place des lignes de subventions à hauteur de 2,7 milliards d'Euros pour la seule période couvrant les années 2002 à 2007. Les critères d'attribution sont clairement définis et destinés aux chapitres suivants :

-
- Réalisation de projets de démolitions et de requalifications urbaines. La part de l'état est de 30 Euros /m², le solde de l'apport restant variable selon les capacités financières du Land. Jusqu'en 2003, 50 000 logements avaient été démolis, l'objectif du programme « renouvellement urbain Est » est la disparition de 350 000 logements à échéance 2010.



- Projets de création de logements en accession à la propriété dans les anciens quartiers centraux (cette idée n'est pas nouvelle, elle a laissée des traces douloureuses dans les mémoires). En sera-t-il différemment cette fois ci ?
- Augmentation des subventions de requalification des logements locatifs dans les anciens quartiers centraux et dans les bâtiments classés inscrits comme monuments historiques.

- Participation de la « KREDITANSTALT FÜR WIEDERAUFBAU » (banque de la reconstruction) offrant des durées de crédits, à faible taux, sur 10 ans aux projets de démolitions dans les nouveaux länder et Berlin-Est.
- Mise en place du concours national « Stadtumbau Ost » afin d'accélérer l'élaboration de concepts de développement urbain. 259 candidatures ont été reçues, l'agrément est la condition d'obtention des subventions.

Les partenaires principaux des programmes sont :

- Le Ministère d'Etat des transports, de la construction et du logement,
- Les gouvernements des Länder,
- La GdW au travers de son manuel le Bundesverband Deutscher Wohnungsgesellschaften, (Arbeitshilfen = Aides de mise en oeuvre), cet organisme est comparable à l'Union française des HLM.
- Le Difu (Deutsches Institut für Urbanistik) chargé plus spécifiquement de l'accompagnement scientifique et opérationnel des démarches, (comparable à la DIV),
- Le « Kreditanstalt für Wieder Aufbau » principale source de crédits d'Etat (équivalent de notre Caisse des Dépôts et Consignation)

2-8 L'action et la stratégie de la municipalité

Dans le cadre de la prospective de la ville de Leipzig à échéance 2030, des études ont été menées par la municipalité, ainsi que nous en a fait part Monsieur GABI, chef du service de l'urbanisme de la ville.

Dans un premier temps un vaste diagnostic a été établi après une investigation très poussée dans le cadre d'enquêtes auprès de la population, des acteurs et innovateurs sociaux, des partenaires économiques cela afin de connaître les impacts et l'articulation de leurs interventions dans le processus de la régénération de l'espace.

Parmi tous ces partenaires ceux qui nous ont été le plus souvent cités sont : les citoyens, le bureau de coordination de la concertation, les élus, les services de la ville, les associations de maîtrise d'ouvrage privée, la banque LEG de la Sachse, les innovateurs sociaux, les groupes Agenda 21.

La méthode de travail retenue a permis de décomposer l'étude selon un certain nombre de grands critères :

- Laisser les citoyens décrire leurs modes de vie (cellules familiales, personnes âgées, jeunes, intergénérationnelles, familles classiques),
- S'appuyer sur la documentation des Agenda 21 locaux ou régionaux,
- Se donner les moyens de réaliser une recherche documentaire (évaluations, bilans, ...),

- Se déplacer sur les sites pour réaliser un travail d'observation se traduisant par une libre expression de commentaires ou d'impressions.
- Analyser les modes d'**application permissive du règlement d'urbanisme** et des moyens de planification urbaine informelle, résultantes de la concertation.
- **Faire un large diagnostic des comptes-rendus des séances** de concertation sur l'observation du processus de formation de consensus chez les citoyens et son impact sur le projet urbain.
- Réaliser une **grille de saisie des critères d'analyse** selon les 4 volets du développement durable et désirable (culture, écologie, économie, social) permettant la comparaison ultérieure des différents sites au travers de l'Europe.
- Mettre en place un **tableau de chiffres de référence** permettant la comparaison normative entre les projets diagnostiqués. (Intensité / densité, degré de mixité, intensité des équipements, nombre d'emplois, taille des logements / bureaux ou activités, phasage de l'opération, économie des bâtiments, population, système de transports et ratios de stationnements, charges foncières etc.)
- Clairement Identifier les étapes ayant permis la création de modèles et/ou de visions, de mesures de monitoring, d'évaluation,
- Etablir une **grille d'évaluation des modes d'application locales des principes de l'Agenda 21** et de leur échelle de pertinence dans le cas de Leipzig.

La stratégie de la ville de Leipzig se révèle complexe ; elle se compose de plusieurs approches :

- 1) Le renouvellement urbain doit se faire en douceur et se réaliser en partenariat avec des architectes conseil, il se base sur les principes suivants : générer une réelle prise de conscience publique, rendre la construction traditionnelle concurrentielle, imaginer de nouvelles formes de maîtrise d'ouvrage comme cela est déjà pratiqué dans d'autres villes allemandes, au travers d'une aide personnalisée favoriser l'accession à la propriété en centre ville.
- 2) En particulier sera sollicité la structure juridique STEP Habitat et Renouvellement Urbain pour se donner les moyens de consolider le centre ville et ainsi de sauver le patrimoine
- 3) La stratégie visera tout particulièrement à rendre concurrentiel le prix de l'immobilier situé dans le centre historique afin de le rendre attractif et ainsi tenter de pallier aux tentatives des familles de s'implanter en périphérie
- 4) Le renouvellement urbain est une politique incontournable afin d'améliorer l'espace public et les conditions de restructuration des quartiers en déshérence.
- 5) Afin d'obtenir le meilleur consensus, une plate forme de concertation - Stadtwerkstadt – sera le lieu de discussions et d'échange de points de vue pour une ville moins dense, plus verte, renfermant plus d'individualité.
- 6) Il conviendra aussi de protéger le patrimoine datant de « l'époque des fondateurs » de la ville. e.V. (cf. Haushalten – Wächterhäuser – Hauswächter » www.haushalten.org)

- 7) Une approche originale a été mise en place, celle du Gestattungsvereinbarung : la ville de Leipzig et le propriétaire d'un bien immobilier, ou d'une friche, à rénover ou à sauver s'accordent afin que le propriétaire mette à disposition du marché, pendant un temps à concevoir, le dit bien. La ville de Leipzig peut ainsi débloquent des subventions visant l'aménagement de ces espaces libérés. Les impôts fonciers seront réduits, les droits de propriété et la constructibilité du terrain restent inchangés.

Ainsi, jusqu'en 2004, 155 espaces verts éphémères ont pu être aménagés représentant globalement une superficie d'environ 14 hectares.



L'effort de la ville fut et restera considérable ; celle-ci est consciente de sa richesse, elle est l'une des rares villes allemandes à disposer d'un patrimoine historique aussi important ; celui-ci s'apparente aux constructions de notre époque haussmannienne ; il est connu sous l'intitulé de l'œuvre « des fondateurs ».

Depuis 1990, 80 % du patrimoine a été rénové ; néanmoins, 50 000 logements restent vacants dont 2000 principalement situés dans les quartiers Ouest et Est de la ville.



La situation financière de la commune s'était fortement dégradé et le programme loin d'être achevé aussi, afin de poursuivre le chantier engagé une association a été fondée, en octobre 2004, avec pour objectif de sauver les bâtiments en danger. Une approche originale a été recherchée afin de développer des concepts non conventionnels de réaffectation. Ainsi, l'association prend contact avec les propriétaires des immeubles (sauf si introuvables) inoccupés et les met en contact avec de nouveaux occupants. Ces derniers « veillent » sur les biens et deviennent ainsi leurs « concierges » et préservent le patrimoine.

L'initiative de cette association, à vocation non commerciale, vise notamment les immeubles le long des grands axes urbains et ceux qui constituent des points remarquables et structurants dans le tissu urbain.

L'implantation et la rénovation des immeubles doivent se réaliser dans le respect du « Stadtentwicklungsplan » de la ville Il s'agit d'un document qui correspond à une sorte de schéma directeur comprenant une liste des bâtiments à sauver en première et seconde priorité.

Les futurs occupants, totalement impliqués dans la restructuration de ces immeubles font souvent parti des professions libérales, créatives ou des métiers médicaux sociaux. Ils acceptent volontiers, temporairement, un standing moins élevé, que ce que leurs moyens

financiers leur permettraient d'obtenir, et un équipement moindre des appartements tels que l'implantation des toilettes à l'étage.

En 2006, cette nouvelle initiative a été étendue à d'autres quartiers de la ville.

Cette même année, des bureaux conseils avec des permanences juridiques ont été ouverts. Leurs travaux font l'objet de suivis, de publications, de présentations au Werkbund Allemand et de moyens de communications diverses.

Le cadre juridique est articulé autour d'une convention de 5 ans qui transfère le droit d'usage du propriétaire au futur usager. Le droit de propriété reste quant à lui inchangé. Dans le cadre d'un projet de réaffectation un contrat est établi ; il fixe les obligations et les droits entre usagers et propriétaires. C'est ce contrat qui ouvre une possibilité de subventions de la part de la ville de Leipzig. L'association interviendra ensuite avec les futurs habitants pour conjuguer leurs moyens à la fois sous forme de financements propres et de leurs investissements « travaux ». Aucun loyer supplémentaire n'est demandé aux occupants.

Une devise a même été créée « **beaucoup de surface pour peu d'argent et l'art dans la ville** » puisque le marché du logement le permet.

7) « Selbst – Nutzer = Auto– utilisateurs » un système de construction en communauté

Un autre objectif est de promouvoir l'accession à la propriété à l'intérieur du centre ville en visant les bâtiments classés ou inscrits au titre de la protection du patrimoine. Le but recherché consiste tout à la fois dans le renforcement des quartiers historiques tout en évitant le mitage urbain en périphérie. Il résultera de cette approche de meilleures conditions d'intervention aidées en cela par une chute considérable de la valeur vénale du foncier en centre ville.

Le programme d'accompagnement, plus connu sous le nom de « Selbst-Nutzer » (cf. www.selbstnutzer.de) n'est pas une source de subventions. Il consiste à mettre en place un réseau de partenaires pouvant être intéressés aux opérations ; il s'agit de celui de conseils immobiliers professionnels, des conseils en marketing et en management.

Grâce à l'ensemble de ces mesures, les conditions financières d'intervention se révèlent très positives en centre ville : le coût de la construction est désormais plus faible ; le niveau des intérêts bancaires des financements d'accompagnement est devenu, après la fin des années de spéculation Ouest-allemande, également plus faible permettant ainsi à des personnes véritablement intéressées à valoriser le patrimoine de la ville de Leipzig d'obtenir des crédits d'investissements immobiliers abordables.

Par ailleurs, l'état libre de la Saxe a mis en place des financements au titre de la restructuration urbaine complémentaires de ceux obtenus de l'Europe au titre du programme URBAN II. L'Etat allemand a, de son côté, mis en place des subventions. L'ensemble de ces mesures vise à sortir la ville de sa situation particulière.

Ainsi que cela est déjà pratiqué par les villes de Tübingen, d'Hambourg ou de Berlin, une co – maîtrise d'ouvrage privée –est mise en place, ainsi le passage par des maîtres

d'ouvrage institutionnels est évité, allégeant d'autant les coûts ; les intéressés s'organisent entre eux, construisent pour leur propres projets accompagnés par un architecte conseil (cf. Baugruppenmodell).

Ce particularisme de co maîtrise d'ouvrage devient progressivement une méthode de plus en plus utilisée dans le cadre du processus de l'aménagement urbain. Il sera complété par la mise en œuvre d'une politique de mixité des fonctions urbaines et de l'insertion de l'activité économique dans le tissu habitat. Ces concepts se concrétisent dans le cadre d'une GBR (Gesellschaft Bürgerlichen Rechts) qui est une société de droit commun mixte (public – privé) en France. Entre 80 à 90 sociétés ont été créées sur un tel modèle.

Pour pallier au risque réel de tout effet de communautarisme, mais aussi pour favoriser une rotation naturelle des habitants et régler la gestion des surfaces communes, ces sociétés GBR sont, après réalisation de leur objet, transformées en co-propriétés permettant ainsi la vente et location des biens.

L'originalité de cette forme de gestion de projet, que nous ne connaissons pas en France, nous a semblé importante et moteur d'une dynamique immobilière étonnante justifiant sa présence dans notre sujet de recherche.

Cette procédure juridique résulte de l'association et du constat des divers aspects listés ci-après qui marient la compétence des villes en matière d'urbanisme, la souplesse d'un système juridique et réglementaire original et l'acceptation générale, de la part des élus, d'une collaboration avec les habitants dans la production de projets d'aménagement urbain :

- application très souple et permissive du cadre juridique d'aménagement urbain,
- haut degré conceptuel et pragmatique du projet et de l'action des services municipaux d'urbanisme en charge du projet,
- concertation avec la population tout le long du processus d'aménagement, celle-ci est directement concernées et d'autant plus motivée,
- création d'associations de maîtrise d'ouvrage privée, donc articulation étroite entre l'offre et la demande du concept urbain,
- excellente conduite du projet (project-management)
- application des principes de circulation douce, des modes de gestion des transports et de la circulation à courte distance,
- gestion spécifique du stationnement privé,
- conception commune des espaces publics,
- intégration à tous les niveaux des notions du développement durable : relative haute densité d'aménagement et donc une réduction des consommations de terrains urbanisés, plan de circulation à faible charge, connexion au chauffage urbain, aménagement de l'espace public avec des matériaux de revêtement très perméables.
- des constructions à faible dépense énergétique.

L'évaluation de cette démarche a permis de constater :

- une diminution des prix des constructions de 15 – 30 %,
- Une grande variété et originalité des projets en terme du pluralisme de l'architecture (low budget house, constructions d'un haut niveau écologique,

choix en fonction de la taille des parcelles ou un regroupement d'intérêt de la part des propriétaires). Ainsi se présente une nouvelle approche de ville qui reflète la pluralité de la société dans une mixité choisie et non imposée.

- Un grand degré d'auto organisation autour d'un habitat très dense qui, dans un quartier modèle, associe 2.400 habitants et 700 emplois ; ceci représente une densité plus importante que celle du tissu de la ville de Leipzig de l'époque haussmannienne.
- Un haut degré d'identification et d'implication des habitants avec leur quartier,
- Une véritable mixité sociale obtenue dans la façon dont les habitants s'accaparent l'espace public,
- La co-maîtrise d'ouvrage se traduisant par une participation active de l'usager qui devient un acteur réel et respecté sortant ainsi de son anonymat ; il est considérée comme l'élément principal de la réussite des projets d'urbanisme.
- Un constat qui conforte la justesse de l'originalité et le succès de la méthode est celui du taux de vacance de locaux d'activités qui se trouve bien supérieur dans les projets réalisés par les sociétés d'investisseurs que dans ceux conçus par les propriétaires – constructeurs privés. Les locaux se vendent ou se louent selon d'autres réseaux et d'autres méthodes de commercialisation souvent internes et d'ordre informel.
- Des investissements privés sur la base d'un allègement fiscal.

La ville mène des campagnes de publicité et de mise en concurrence entre les quartiers motivant les habitants à un retour en centre ville. Tout est fait en ce sens et en particulier nous avons constaté une gestion des espaces publics qui ne sont souvent plus tout piétonniers mais admettent la présence de transports individuels facilitant la vie des personnes âgées, de familles avec des enfants en bas âge et de manière générale de tous ceux qui ont besoin, pour une raison ou une autre, de s'arrêter devant ou sous leur logement. Elle cherche à varier son offre d'habitat dans le cadre de procédures similaires à nos PLH.

Afin de prévenir les éventuels litiges liés aux difficultés de choix et de décisions lorsque l'état d'un bâtiment peut le vouer à la démolition ou non, un comité de conseil regroupant des propriétaires, des bailleurs sociaux, des bailleurs privés, des services de la commune, etc.. a été créé afin de trancher le « oui ou non » d'une démolition. Afin d'aider à la décision, certaines démolitions se trouvaient subventionnés.

La ville n'a pas d'intention de rétrécir les grands axes urbains créés sous le régime socialiste, tout en favorisant les transports en commun et les circulations dès lors qu'elles s'adaptent à la ville de l'importance de Leipzig.

Leipzig fait partie de ces villes que nous pouvons appeler martyres : destruction par les bombardements de la seconde guerre mondiale, idéologie socialiste qui ne se souciait pas de la reconstruction voire même qui l'empêchait pour favoriser l'habitat collectif dense. Il résulte de cette histoire la présence de nombreux stigmates sous la forme de « dents creuses » ou même des rues entières qui sont en totale déshérence, tristes héritages d'un passé qui nous interpelle lors nos visites. La ville de Leipzig a souvent aménagé ces espaces en zones vertes paysagers en attente de constructions ultérieures. !!!!



Comme nous le montrent les vues photographiques ci-dessous, nous avons constaté l'existence d'un grand nombre de jardins familiaux en plein cœur de ville. Pensant que ces jardins devaient pouvoir trouver leur origine dans l'époque soviétique et servant de système de survie des foyers nous avons interrogé la ville de Leipzig qui nous a indiqué que ces jardins familiaux sont une grande tradition de la ville et que l'on en trouve les premières présences à l'époque des fondateurs (1850 – 1890). S'agissant ainsi de ce qui devient un patrimoine historique, et cela en dépit de leurs emplacements en centre ville accompagnés d'une valeur vénale importante du foncier, la ville n'envisage pas, pour le moment, d'en changer l'affectation. Aurons-nous ainsi une forme originale de campagne à la ville ?

Pour permettre les changements radicaux du tissu urbain de la ville, la municipalité a également changé son règlement d'urbanisme afin de l'adapter à la nouvelle situation. (www.leipzig.de/Stadtentwicklung). Elle a élaboré un plan cadre de l'évolution urbaine spécifique en ce qui concerne l'habitat et le renouvellement urbain.

Sur le plan économique, la ville de Leipzig a également bénéficié de soutiens importants pour sa reconversion. Ainsi, l'entreprise de construction automobile PORSCHE, dont le siège social se situe à Stuttgart, a implanté une filiale à près de l'aéroport. Cette implantation est relativement loin de la ville et ne touche pas directement les enjeux du centre ville. Elle apporte de la taxe professionnelle. De nombreuses autres implantations industrielles, ne nécessitant pas de vastes espaces foncières, se sont localisées principalement à la périphérie nord de la ville.

Le secteur de PLAGWITZ qui était autrefois le site industriel est situé à l'Ouest de la ville. Les bâtiments industriels, tous dans un piteux état et ne pouvant pas être reconvertis, ont progressivement été démolis à partir en 1990. La friche qui en résulta a fait, pour une grande partie, place à des champs de blé. Le « Retour à la Nature, Champs du siècle milliaires », création artistique de l'année 2000 s'est inspirée de cette mutation inverse aux processus habituels.

Toujours dans ce même quartier, la ville a construit un musée de la technologie, un centre de « business innovation ». Les paysagistes ont aménagé les terrains en attente de construction et le canal Karl-Heine, qui traverse le site et ressemblait à un égout à ciel ouvert a été purgé ; une navette fluviale et touristique le parcourt régulièrement.



L'avenir de ce quartier reste cependant incertain car après la première vague de dynamisme et d'euphorie de l'année 2000 les volontés se sont essouffées et le champ du siècle risque de faner.

Pour la partie Est de la ville, la municipalité a développé un « plan conceptuel pour Leipzig Est ». Ce document qui ne contient aucune règle d'opposition aux tiers, a pour vocation de diriger l'ensemble des aménagements, tel que le fait un « plan cadre » en Allemagne.

Les objectifs et la stratégie de la « nouvelle époque des fondateurs » trouvent leur source dans les constats et les bilans effectués après la chute du mur de Berlin. Ainsi, et contrairement aux annonces datant d'avant la chute du régime socialiste 10 000 à 20 000 logements seront à démolir même si la ville cherche à éviter que ces démolitions ne se réalisent sur l'ensemble de son territoire.

La ville de Leipzig a compris et intégré dans ses choix politiques qu'un grand nombre de dents creuses ne pourront pas être fermées ou reconstruites avec les mêmes densités qu'auparavant. Pour soutenir sa politique pour le centre ville, elle préconise un changement de la méthode d'urbanisation et de la politique foncière. Ainsi, elle s'est détachée du schéma classique de l'îlot à l'haussmannien au profit de la construction de maisons en bande avec jardins ; ce qui correspond à l'aspiration classique des jeunes familles avec enfants.

Selon ces approches, le prix du foncier ne devrait pas dépasser 150 Euros / m².

La ville de Leipzig doit être considérée comme le berceau et la capitale des jardins familiaux comme possédant dans son tissu urbain 39.000 parcelles dédiées à cette activité. Des organisations spécifiques, comme des associations, se sont mises en place, depuis 1808, sur la base d'une charte d'aménagement. Les liens sociaux générés par cette organisation spatiale sont encore l'un des fondements de la vie locale.

En conclusion, la ville de Leipzig a constaté le bien fondé de sa politique qui se traduit, depuis 2002, par un retour en centre ville de jeunes foyers ; la tendance de sub-urbanisation a également pu être endiguée de façon sensible. Le projet pilote « selbstnutzer » a connu un grand succès puisqu'en 2004 il a été constaté que 140 maisonnettes et appartements avaient été construites et occupées.

La ville cherche à tirer profit du grand nombre de friches et de dents creuses qu'elle constate afin d'y aménager des espaces verts éphémères ou définitifs. Comme le remarquait un photographe qui à tiré beaucoup de clichés de la ville depuis de longues années, ces aménagements ont eu une grande influence sur la qualité de la vie, ainsi, aujourd'hui, ses prises de vue nécessitent beaucoup moins de temps d'exposition à la lumière qu'autrefois. La ville de Leipzig est devenue beaucoup plus lumineuse !

La ville de Leipzig a également fait deux choix d'organisation interne déterminants :

- Au sein de son administration, elle a regroupé en un service « de renouvellement urbain et habitat » les principaux acteurs urbains du processus. Depuis 1991, ce service a pour principale préoccupation de rechercher les diverses subventions possibles, de les insuffler dans les quartiers et de motiver les propriétaires et acteurs locaux dans leur engagement.
- La ville a également instauré un observatoire afin d'adapter le processus du renouvellement urbain aux différents paramètres de l'offre et de la demande en matière d'habitat, d'usage des équipements publics ou des espaces libres, du devenir de nombre des dents creuses etc. Ce « système de monitoring socio-économique » ayant fait ses preuves, a été étendu à l'ensemble de la région à fin d'observation du marché du logement et de l'évolution de l'économie afin de rendre cohérente l'évolution générale partant d'une échelle vaste et descendre ensuite au niveau du territoire communal et des quartiers. Cet observatoire réalise une synthèse annuelle après avoir distribué et collecté des questionnaires auprès de l'ensemble de la population de la ville. Les méthodes classiques de l'observation du marché de l'habitat ont été adaptées à la spécificité de Leipzig afin d'être plus réactives. Dans les quartiers bénéficiant des subventions, leurs investissements, applications et rendement sont mesurés. Ainsi, l'orientation des finances reste sous contrôle de la ville.

La ville a donc pu constater une consolidation du nombre des habitants dans les quartiers qui ont subi une rénovation urbaine lourde. L'une des conclusions de cette expérience est d'étendre ces mesures à d'autres sites. Ainsi, la ville se prépare pour adapter les mesures aux quartiers Nord et Sud. Les quartiers que nous avons visités tant à l'Est (Strausberger Bahnhof ...) qu'à l'Ouest (Plagwitz ...) se trouvent sous le statut original local de la rénovation urbaine.

Le secteur de Grünau, compte tenu de sa spécificité, ne peut bénéficier des méthodes décrites précédemment. Ce grand ensemble de 35 000 logements (83 000 habitants) est entièrement construit en préfabriqué de qualité douteuse, il était la troisième plus

importante réalisation, en terme de nouvelles constructions, de l'ex-RDA. En 1989, ce quartier était non achevé et il a bénéficié, dans un premier temps, tel que Hellersdorf à Berlin, de travaux de finition et de construction d'équipements publics.

En 1983, l'Etat et le land ont mis en place le programme « continuité évolutive des grands ensembles - WENG » sachant qu'une tendance progressive de vacance menaçait l'équilibre du quartier.

Entre 1999 et 2005, la ville de Leipzig s'est aussi lancée dans une étude socio - démographique pluriannuelle afin de comprendre l'état de satisfaction de ses habitants. Cette étude donne une lecture extrêmement précise des changements d'usage, d'attente et de vécu. Elle reste unique en Allemagne :

* Investissements dans le quartier afin d'éviter la dégradation.

* Fortes mesures de concertation à l'image du Stadtforum Berlin, échec du « Planspiel »

Quelles sont les nouvelles exigences ? Un regard sur les réalisations du laboratoire de renouvellement urbain de la ville de Leipzig nous permet de constater son action dans les domaines :

- Du suivi du renouvellement urbain,
- Des nouveaux usages pour les immeubles d'implantation stratégique situés principalement le long des grands axes urbains
- De l'approche du développement économique,
- De la politique d'intégration ethnique face à une population qui vieillit,
- De l'évolution réglementaire des quartiers en situation de rénovation urbaine,
- Les programmes de l'Europe ayant été un grand moteur de la rénovation urbaine à Leipzig, il s'agit de rester en contact avec l'Union Européenne afin de profiter des échanges et de partager les expériences sur le plan international.

2-9 Nos propres constats sur place

Suivant les conseils de notre interlocuteur privilégié à Leipzig, M. GABI, chef du service de l'urbanisme de la ville, nous nous sommes plus particulièrement attaché à examiner les quartiers Ouest de Plagwitz, le secteur autour du canal de l'Elster et du canal Karl – Heine ainsi que les quartiers Est autour de la gare et celui de Grünau.

Dans l'ensemble, l'état de la ville laisse perplexe. Notre premier constat est relatif à l'état d'une ville « perforée » qui abrite une série innombrable de friches, de bâtiments en ruines irrattrapables et de nombreuses dents creuses. Ce constat concerne l'ensemble du tissu urbain. Toutefois, dans le centre du côté de la gare centrale et les quartiers que nous avons visités, l'effet de « perforation » se trouve encore plus prononcé. Dans ces mêmes quartiers, nous avons pu analyser la panoplie de réponses qu'ont imaginé les diverses acteurs de la Ville de Leipzig.

En centre ville on se trouve face à des terrains à vendre qui ont été clôturés, à des terrains vacants et à des friches industrielles qui ont été transformées en jardins familiaux. Des immeubles entiers de surface de bureaux sont abandonnés.



Un grand nombre de bâtiments nous semblent voués à la démolition. Il nous a été précisé qu'environ 25 % des bâtiments construits entre 1850 et 1890 (de l'époque des fondateurs »), situés en centre ville, sont en danger et voués à la démolition.

Dans tous les autres cas, l'objectif est la rénovation de ce qui était des maisons de rapport à l'époque des fondateurs, est devenue une règle générale. Nous avons largement décrit les initiatives menées dans ce but qui permettent à des investisseurs privés, qui bénéficiant de mesures fiscales d'incitation forte et d'accompagnements de toute nature, mènent à bien la rénovation des monuments historiques.

Certains programmes connaissent des difficultés de réalisation et l'on peut constater dans une même rue une succession d'opérations réalisées et de bâtiments « dans leur jus ». Depuis l'ouverture du mur, l'Allemagne de l'Est rencontre souvent beaucoup de difficultés en raison de l'absence de propriétaires identifiés ; les seules procédures possibles étaient donc les expropriations dont le nombre ne cesse d'augmenter. Dans les années 90, de nombreuses opérations de rénovation ou de l'urbanisme ont aussi été bloquées à cause de la priorité donnée à la restitution des biens en favorisant le dédommagement des propriétaires.

Aujourd'hui, cette problématique persiste à Leipzig, même si 18 ans après l'ouverture du rideau de fer, ces cas sont, bien sûr, moins nombreux.

Il nous a semblé judicieux pour conclure notre analyse de la ville de Leipzig de collationner quelques chiffres significatifs :

Le quartier de Leipzig Est : les sources de financement étaient, hors les programmes d'investissements privés et dans le domaine de l'habitat, des subventions provenant du

programme gouvernemental « Ville Sociale » et du *programme européen EFRE*. Elles auront permis de réaliser :

50 000 m² d'espaces verts requalifiés ou créés, (Rieztschkeband et la « forêt sombre »)
13 500 m² de circulations douces,
8 000 m² de rénovation de routes,
30 000 m² de terrains de sport et de loisir valorisées ou créés,
600 m² de rénovation du club des jeunes « Rabet »,

de subventionner 16 petites et moyennes entreprises et 5 nouvelles implantations de pépinières d'entreprises et la création de 3 réseaux professionnels,

Le quartier de Leipzig Ouest : les sources de financement étaient, hors les programmes d'investissements privés et dans le domaine de l'habitat, des subventions provenant du *programme européen URBAN II*. Elles auront permis de réaliser :

37 000 m² d'espaces verts requalifiés ou créés,
1 200 m² de circulations douces créées,
2500 m² de remise en état des surfaces habitables,
30 000 m² de terrains de sport et de loisir valorisées ou créés,
De subventionner de 101 petites et moyennes entreprises et 36 nouvelles implantations de pépinières d'entreprises,
La création de 3 réseaux professionnels,

La ville de Leipzig a fait profiter à tous ses quartiers du *programme gouvernemental « Stadtumbau Ost = rénovation urbaine à l'Est »* et du « *Landesrückbauprogramm = programme au niveau du land de la Sachse* » favorisant la démolition d'habitat insalubre. Elle a ainsi fait procéder à la démolition de 4000 logements. En concertation avec les usagers et propriétaires, un grand nombre d'aménagements éphémères ont pu être réalisés en attente d'autres constructions ultérieures.

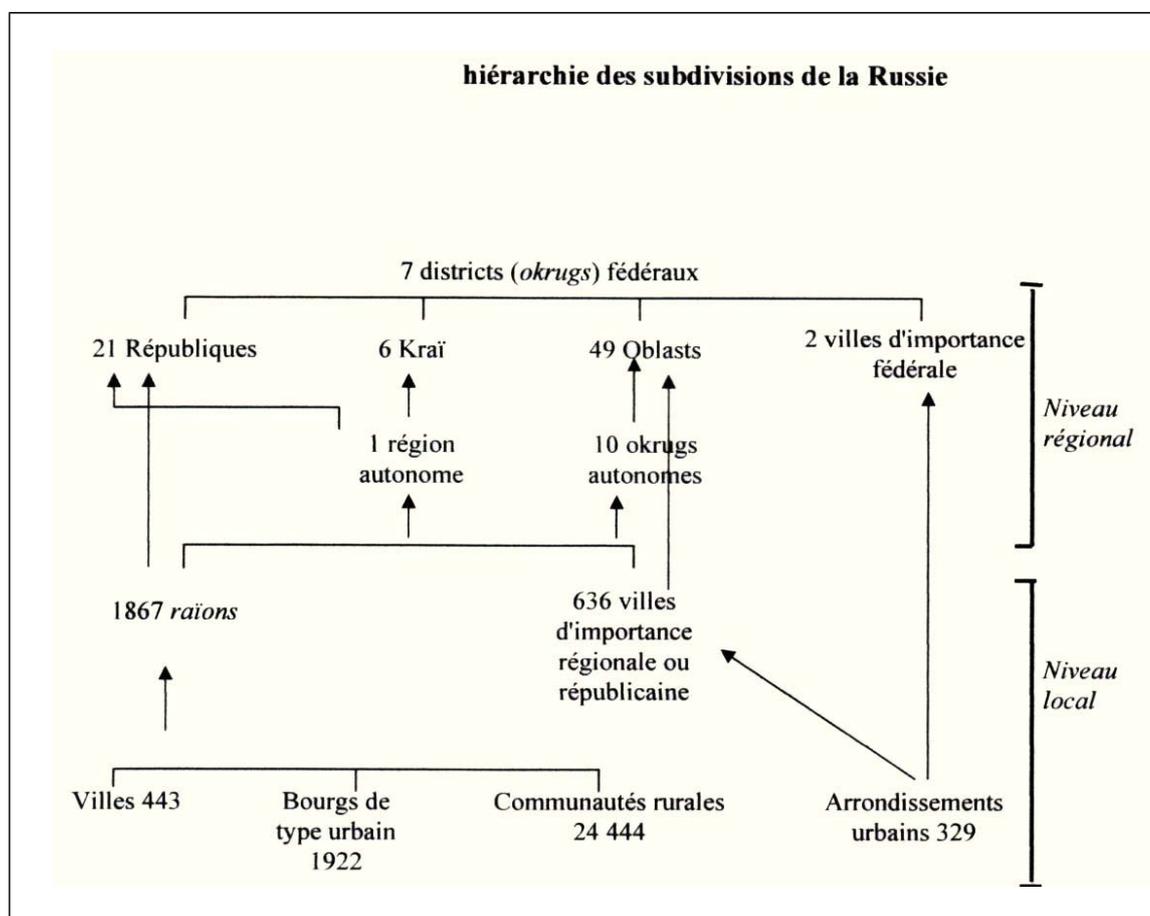
Chapitre 3 : Des villes en rétrécissement en Russie

3-1 L'organisation administrative de la Russie

La caractéristique historique de l'organisation administrative Russe est celle du colbertisme.

Si, après la chute du système soviétique, l'on a assisté à un mouvement de décentralisation, la tendance actuelle est celle d'un retour à un pouvoir et une organisation centralisée dominante.

L'organisation administrative du pays, telle que nous pouvons la constater aujourd'hui, est illustrée par la vue suivante :



Au sein de cette organisation, les agglomérations russes sont classées selon trois dénominations identifiant le mode d'habiter :

Les villes

Les villes (*gorod*), dont le statut est octroyé par l'autorité centrale, sont au nombre de 1079. Elles sont placées sous l'autorité administrative des *raïons*. Deux villes, MOSCOU et SAINT-PETERSBOURG échappent à cette règle, elles sont directement rattachées aux autorités administratives des régions ou même des républiques.

Les communautés urbaines

Il s'agit des « PGT » (*poselok gorodskovo tipa*), littéralement « habitats de type urbain », plus tard nommés « communautés urbaines ». Cette distinction dans la hiérarchie des lieux habités s'acquiert quand la croissance de l'agglomération le justifie ou, inversement, se perd en cas de dépeuplement ou de réorganisation administrative. Ces agglomérations sont au nombre de 1922. La majeure partie d'entre elles dépend des raïons ; à quelques exceptions près, il s'agit souvent de villes secrètes dont l'existence n'a été que récemment dévoilée, elles échappaient au système administratif des raïons.

Les villages ou les communautés rurales

Toutes les autres communes sont appelées « villages » ou « communautés rurales » (*selo*), certaines répondent parfois à la dénomination de bourg ouvrier (*rabotchie possëlok*), de station de cure (*kourort*) ou de commune de banlieue. On en décompte dans l'ensemble de la Russie près de 25 000.

La période qui précédera l'adoption de la Constitution de 1993 laissera une grande autonomie aux autorités locales, en particulier à leurs maires, élus depuis 1991 au suffrage universel direct.

La statistique officielle distingue la population rurale de la population urbaine. La population urbaine est celle résidente dans les villes et les communes urbaines.

La population urbaine représente 73 % de la totalité des habitants de la Fédération de Russie et la population rurale 27 %.

Les villes d'importance fédérale que sont MOSCOU et SAINT-PETERSBOURG (ex LENINGRAD) bénéficiaient, pendant la période soviétique, du statut particulier de capitale pour la première et de ville directement subordonnée à l'autorité fédérale pour la seconde.

La mise en œuvre du Traité Fédéral de mars 1992 a classé ces deux villes sur le même niveau hiérarchique que les territoires et les régions, ce que la constitution de 1993 a confirmé en leur accordant le statut de Sujets de la Fédération. Du fait de ce double statut de Sujet de la Fédération et d'auto - gouvernements locaux, ces villes disposent d'une autorité législative, d'une douma et d'un exécutif (mairie et administration).

Du fait de ce statut particulier, leur pouvoir économique est considérable, ces villes capitales se démarquent totalement du reste du territoire russe.

Tant à MOSCOU qu'à SAINT-PÉTERSBOURG, la situation du marché du travail est loin d'être comparable à celle rencontrée en province, à elles seules elles attirent 60 % des investissements étrangers. A titre de comparaison, deux autres provinces importantes de la Fédération n'enregistrent qu'une part totale d'investissements supérieur à 2,5 % ; il s'agit des oblasts de SAKHALINE et du Kray de KRASNODAR.

En l'an 2000, la ville de MOSCOU a assumé à elle seule 25,2 % des exportations de la Fédération.

3-1-1 Les principales phases de l'urbanisation du territoire russe

- 1** Les villes anciennes, dont la création est datée d'avant ou lors du Moyen Age ; il s'agit des villes de foires, de villes franches, des forts et des ports. Elles se situent principalement dans l'oblast de Moscou ou dans les oblasts voisins (Ivanovo, Kalonya, Kirov)
- 2** Les villes apparues sous Pierre le Grand, dans la première vague de l'industrialisation de la Russie ; elles se situent principalement dans l'Oural (oblast de SVERDLOVSK) et au Nord (oblast de LENINGRAD).
- 3** Les villes se développant à la fin du 18^{ème} et au 19^{ème} siècle, c'est la période de la construction des voies ferrées. Ces villes se situent dans l'Oural ou au-delà (oblasts de SVERDLOVSK, de PERM, de la république de TATARSTAN), dans la région de la Mer Noire, dans une moindre mesure en Sibérie Centrale (oblasts de NOVOSSIBIRSK et KEMEROV) et enfin, plus singulièrement en Sibérie Orientale.
- 4** Les villes fondées après la Révolution 1917, dans le cadre de la nouvelle politique économique ; elles se situent principalement dans la région de MOSCOU.
- 5** Les villes établies au cours de la première partie de la période stalinienne ; elles sont très dispersées sur le territoire, seules quelques unes se trouvent dans la Russie du Nord (république de KOMI, oblast de MOURMANSK).
- 6** Les villes créées pendant la seconde guerre mondiale pour accueillir des usines et des sites de production pour être moins exposées aux dangers.
- 7** Puis celles créées après la guerre pour permettre l'établissement de centres de recherche et d'expérimentation dans les domaines de l'industrie nucléaire et de l'armement, (oblasts de PERM, KEMEROV et IRKOUTSK).
- 8** Les fondations urbaines nouvelles en Sibérie datent des années khrouchtchéviennes, (oblasts de KRASNOÏARSK, TIOUMEN, IRKOUTSK).
- 9** Les villes créées dans les années 1970, pour accompagner l'exploitation du pétrole et du gaz naturel. La majeure partie d'entre elles se situe dans l'oblast de TIOUMEN en SIBÉRIE.

3-1-2 Les idéologies urbaines : l'urbanisme et le dés urbanisme de la ville du futur

La révolution d'octobre et la guerre civile qui s'en suivit ont, comme dans nombre d'autres domaines, fortement influencé l'urbanisme en Russie.

Originalités à recréer d'un côté, mais espoir des populations mêlées à des exodes de l'autre seront les moteurs d'un nouvel urbanisme.

Au cours des premières années qui suivirent la révolution d'octobre, des millions de personnes quittèrent les villes afin de s'installer dans la campagne. La seule ville de Petrograd, qui comptait 2 440 000 habitants avant la révolution, n'en comptait plus que 70.600 en 1920, soit une chute de 70 %. Ce phénomène ne perdurera pas et un mouvement, plus ou moins volontaire, lui succédera rapidement.

Les urbanistes russes constatant l'implantation massive des jardins familiaux dans les villes, souvent pour de simples raisons de subsistance, rebondirent pour prôner un nouveau concept d'organisation, celui de la ville-jardin permettant ainsi d'atténuer le contraste né de la ville – nature.

Au cours des années vingt, l'on assista à une véritable avalanche d'expérimentations artistiques, architecturales et urbanistiques, intégrant des considérations esthétiques et constructivistes sur fond de révolution culturelle en cours.

Comment l'espace de la ville, les disciplines de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire pouvaient-ils participer à cette profonde réconciliation envisagée de « l'homme avec lui-même » ?

Comment les conceptions urbaines de la cité future qu'elle soit sur un modèle de cité-jardin, de quartiers complexes ou d'architectures collectives pouvaient-elles naître si peu de temps après la révolution en se référant d'une recherche de principes d'un monde nouveau idéalisateur d'une société égalitaire et juste.

Entre 1918 et 1923, l'architecte en chef A. CHTOUSSEV conçut le plan du nouveau MOSCOU ; entre 1921 et 1925, l'architecte CHESTAKOV travaillera sur la région du GRAND MOSCOU. Ces deux professionnels, largement suivis ou imités par d'autres confrères, sont à l'origine d'un grand chamboulement de convictions tant en ce qui concerne l'organisation et la structure urbaine, que de la vie tout cela sur un fond de glorification prolétarienne du travail.

3-1-3 Le grand débat national

Entre 1929 et 1931, un grand débat national (l'un des plus riches de l'histoire de l'aménagement urbain et rural du pays) eut lieu, matérialisé par de nombreux ouvrages conceptuels, et/ou constructivistes. D'autres publications venues

d'Autriche, tels que *L'art de bâtir la ville* de C. SITTE, alimentèrent également le débat ; l'importance de ces références étrangères s'explique par la présence de ces ouvrages en Russie avant la révolution, aussi étonnement que cela puisse paraître.

Une controverse autour de la restructuration, voire de la suppression des villes, s'est même instaurée ; cette discussion s'est progressivement ouverte à l'ensemble de la population ; même les écoliers furent impliqués dans des échanges pluridisciplinaires.

Cette approche avait pour objet de préparer la première génération des nouveaux citoyens issus des villages, aux habitudes et aux modes de vie de l'environnement urbain. En revanche, la volonté de développer l'industrie lourde et les forces de production au travers de l'ensemble du pays fut la priorité définie par le 5^{ème} plan de 1929 ; l'urbanisme et l'aménagement du territoire étaient oubliés.

Il résulta de ce mouvement que l'ensemble des théories existantes, à la fin du 19^{ème} siècle, sur l'urbanisme, que ce soit en Russie ou en Europe de l'Ouest, furent remises en question et se traduisirent dans l'émergence de mouvements portés par HOWARD, C. SITTE, LE CORBUSIER ou STÜBBEN ...

Ce débat, et son prolongement dans les premières applications des nouvelles théories, a pu démontrer combien les mouvances de l'urbanisme et du désurbanisme devaient prendre en compte une situation précise sur le plan économique, sociale et idéologique. Les deux tendances émergentes présentaient clairement des visions futures tournées délibérément contre l'existence des villes classiques.

Il ne s'agira nullement d'un phénomène temporaire et fantasmagorique, bien au contraire, les acteurs du débat chercheront à utiliser la science de l'urbanisme comme « facteur le plus capable d'organiser la psyché des masses ». ⁶⁾

Pour mieux comprendre l'importance de la réflexion, il convient d'intégrer le fait qu'à la fin des années vingt la population des villes de Russie avait plus que doublé.

Le déplacement massif des populations rurales vers les grandes villes est comparable aux mouvements démographiques qu'a connus l'Europe de l'Ouest pendant la phase de l'industrialisation. Les grands ouvrages urbanistiques datent d'ailleurs de cette époque. (CERDA, HÉNARD, HAUSSMANN, HOBRECHT à Berlin SITTE ou, OWEN en Angleterre ...).

C'est dans ce contexte d'une nouvelle recherche sur la ville qu'eurent lieu les grands débats entre les partisans des « urbanistes », dont le chef de file était l'économiste et statisticien L. SABSOVICH, et les « désurbanistes » dont le principal théoricien était l'économiste OKHITOVICH.

Les urbanistes prônaient une urbanisation rationnelle, scientifique et politique. Ils ne combattaient pas forcément la métropolisation urbaine mais souhaitaient la

⁶ Frédérick Starr, *L'urbanisme utopique soviétique*, 1977

mise en avant d'une architecture prolétarienne en l'honneur du culte de la machine, du travail et de l'avenir des technologies.

En revanche, les désurbanistes prônaient l'éclatement des structures urbaines par le développement d'un tissage réunissant des logements et de petites entités agricoles, agro - alimentaires ou industrielles implantées au travers du pays et reliées entre elles par d'efficaces moyens de communications de transport. Cette forme de composition traduisait clairement la théorie de la disparition de la ville - métropole dense en faveur d'un principe d'aménagement du territoire généralisé.

La recherche de nouvelles formes d'habitat, de forme de ville et d'aménagement du territoire fut la marque d'une nouvelle mouvance caractérisée par une pensée dite sociale, elle-même perçue comme un des fondements de la future société communiste. Malgré la polarisation évidente qui domina les débats conceptuels, les principaux acteurs de cette polémique cherchèrent un accord sur la mise en œuvre de projets réels plus que sur la découverte d'orientations théoriques générales.

Durant les trois premières années du plan quinquennal, l'Etat fit construire « ex-nihilo » plus de soixante villes comme BETEOVKA, AVATOSTROI, TRAKTORSTROI, DONUGOL, MAGNITOGORSK, DZHERZHINSK, KOMINTERNOVSK, DONETSK et KOUZNETS. Pendant ce même temps, plusieurs centaines de villes furent restructurées.

In fine, depuis 1926 et principalement au cours des premiers plans quinquennaux, près d'un millier de villes nouvelles ont surgi sur le territoire russe. Parallèlement, les anciennes villes subirent un changement complet de leur de paysage !

En 1930, les frères Alexandre et Léonide VESNINE présentèrent leurs idées dans le cadre d'un projet pour les villes de KOUZNETS et de STALINGRAD ; ils appliquaient des concepts d'urbanisme relativement rigides notamment pour les aménagements situés le long de la Volga. Le site serait divisé en cinq sections urbaines, chacune d'entre elle comprenait des secteurs d'activité professionnelle et quatre ou cinq combinats d'habitations, eux-mêmes individuellement composés de « maisons agglomération » de 1.500 à 3.000 habitants, l'ensemble équipé de son propre système de gestion et de prestations de vie. Cette approche de l'organisation de la structure urbaine devait permettre d'assurer une bonne desserte entre les zones destinées à l'habitat et aux lieux de travail avec une durée de transport de quinze minutes environ.

Le projet pour Magnitogorsk présenté par GINZBURG et BARHTCH s'appuyait sur les idées nées du courant de la désurbanisation et de la ville verte (« Zelenyi Gorod »), influencées par les récentes théories de LE CORBUSIER.

Dans le même temps, et pour cette même ville, I. LEONIDOV présentait une sorte de compromis entre les deux précédentes approches dans lequel les deux conceptions étaient étroitement imbriquées mais peu réaliste.

L'avenir dira qu'il s'agit de deux conceptions de l'avenir socialiste bien différentes et, in fine, non conciliable.

Dans le contexte de la réflexion actuelle autour de la ville en rétrécissement, les théories de planification pour la ville verte s'avèrent particulièrement intéressantes, les projets des désurbanistes prévoyaient déjà une stratégie radicale de la dédensification et de la déconstruction du tissu urbain.

Les travaux des tenants du désurbanisme formalisaient de nouveaux concepts urbains et des positions fondamentales qui peuvent nous aider aujourd'hui, à identifier les spécificités et les potentialités de restructuration qui nous occupent aujourd'hui.

Leur approche fut tellement innovante et radicale qu'on y trouvait les prémices de certaines approches actuelles comme le téléshopping ; une première expérience a même été développée dans le parc de la ville verte de MOSCOU où était installé un réseau de lieux d'exposition avec présentation et indication du prix d'articles de consommation des plus courants pouvant être commandés à distance par téléphone.

Au travers d'un réseau professionnel, une quinzaine d'urbanistes exerçant sur le territoire national, les désurbanistes ne furent pas de simples maîtres d'œuvres théoriques.

C'est en 1932, que Viktor VESNINE conçut le projet pour ZAPOROJIE, elle sera l'une des premières villes créées selon les théories de l'urbanisme soviétique : la différence primordiale, à contrario de la planification classique, sera le changement des notions de « terrain particulier », de « propriété » ou de « maison particulière ». Ces termes ou ces concepts « bourgeois d'appropriation individuelle » doivent être supprimés du vocabulaire des professionnels de l'urbanisme et remplacés par une nouvelle notion : « le quartier », écrivait l'auteur dans les notes explicatives de son projet.

« Il n'y a pas de cours intérieures. Le quartier entier est conçu comme un seul jardin, toutes les maisons sont entourées de verdure. »

M. GUINZBOURG (1892 – 1946) participa à la mise en oeuvre des convictions de désurbanistes en imaginant la cité linéaire ; cette théorie fut la base du plan de ville de MAGNITOGORSK : au cours des années 1929 et 1930, il élaborait avec ses collaborateurs BARCHTCH, SOKOLOV, VLADIMIROV et OKHIOVITCH, le projet d'une nouvelle ville. Son nom évoque plus un mode de vie rural qu'urbain : celui de la ville verte. Le concept de base consistait à concevoir huit zones fonctionnelles d'habitation réparties le long d'un grand axe à une distance environ d'un kilomètre les unes par rapport aux autres. Les « rubans d'habitations » faisaient ainsi le lien entre les sites d'industries et ceux de production agricole formant ainsi des plates-formes socio – économique - culturelles. La trame globale s'étirait sur environ vingt cinq kilomètres ; selon les auteurs, ce concept était capable de surmonter les contradictions entre les modes de vie citadines et celles de la campagne.

GUINZBOURG et BARCHTCH appliquèrent leurs convictions de désurbanisme lors de la programmation du concours pour la Ville Verte de MOSCOU (1930). A cette occasion, ils prônèrent un volet de projet d'aménagement du territoire comme partie intégrante des travaux de reconstruction de la ville. Ce parti était fondé sur la volonté d'une délocalisation généralisée des industries et des établissements scientifiques, administratifs et universitaires dans l'ensemble du pays. MOSCOU ne devenait alors plus que le centre historique et culturel, la capitale naturelle et administrative de l'Etat de la Russie.

1931 sera l'année de la fin de ce grand débat idéologique. Les raisons qui, de prime approche, permettaient de conclure à l'opposition généralisée à l'urbanisation dense tenaient d'avantage d'une sorte de révolte utopique contre les principes des forces à l'œuvre pendant la révolution culturelle soviétique.

Sous leur acceptation la plus exigeante, les principes défendus par les désurbanistes s'opposaient au pouvoir des grandes organisations, rejetant l'idée d'un combat contre la nature : ils ne jugeaient le collectivisme qu'au travers des individus.

Les théories de l'urbanisme et du désurbanisme répondaient, au travers des réalisations qu'elles auront généré, à une situation économique, sociale et idéologique précise dont le fondamentalisme relevait de visions anti-urbaines de l'avenir.

Faut-il voir là autre chose qu'un rêve ou une forme de mégalomanie ou encore la révélation de la folie de rêveurs isolés ignorant les réalités de leur pays ?

Même si cela peut nous surprendre aujourd'hui, il en fut tout autrement.

Jusqu'à un édit du Parti Communiste visant à mettre un frein au mouvement en juin 1931, un certain nombre de penseurs urbanistes avaient fait valoir que leurs projets participaient d'une transformation radicale des modes de vie au travers d'un urbanisme et d'une architecture utopistes.

A partir de 1931 commencera une autre époque de l'urbanisme soviétique. Elle sera marquée par la réhabilitation des métropoles en tant « qu'établissement constitué d'êtres humains » ; rompant avec le principe ayant prévalu jusqu'alors que la recherche de changement du mode de vie passe par la forme urbaine qui influence la « psychologie de masse » des habitants.

Ayant participé au concours pour l'extension de la ville de MOSCOU, en même temps que les urbanistes parmi lesquels se distinguèrent Ernst MAY et Hannes MEYER, LE CORBUSIER s'est invité dans le débat des urbanistes contre les désurbanistes. Il a manifesté son opposition à la mouvance du désurbanisme ce qui eut pour effet que les urbanistes, tenant de cette philosophie, se trouvèrent décriés comme étant des suppôts du capitalisme.

Le Comité Central, qui suivait le débat avec beaucoup d'attention, restait attaché à sa justification politique : « Nos villes ont joué un rôle important lors de la révolution ; elles ont entraîné les larges masses paysannes à la grandiose lutte historique pour le communisme ... c'est pourquoi il n'est nul besoin de démontrer

que le bavardage sur la disparition, l'amointrissement et la liquidation des villes est une bêtise. »

Il en résulte que les plans pour la capitale de MOSCOU, élaborés vers 1932, n'auront rien d'avant-gardiste par rapport aux réflexions menées au cours de la décennie précédente.

3-1-4 Considérations économiques

« La grande faiblesse des anti-urbanistes fut de compter sur un investissement plus considérable que la société ne pouvait l'assumer. Les anti-urbanistes ou désurbanistes étaient convaincus que leurs critiques sous-estimaient les possibilités du moment. Le premier à le dire fut l'économiste SABSOVICH, lors de son allocution à l'Union générale des travailleurs des sciences et des techniques en 1929. Il était persuadé qu'en liant l'agriculture et l'industrie, le coût des produits alimentaires comme celui des produits manufacturés diminuerait. Il démontrait en outre que la collectivisation des services dans la ville socialiste casserait les prix du marché, ceci profitant aussi bien à la collectivité qu'aux particuliers. Fort de l'expérience des cantines d'entreprises créées dans les usines de MOSCOU, LÉNINGRAD, IVANOVO, VOZNESENSK, et des économies qu'elles avaient permis de réaliser sur les produits alimentaires, il pensait que l'on pourrait faire des économies semblables avec des laveries collectives et d'autres services similaires. Il s'ensuivrait une augmentation de la production lourde grâce aux gains de productivité que permettrait l'amélioration des conditions de vie. Cet ensemble de facteurs couvrirait largement les investissements initiaux et ultérieurement, diminuerait des deux tiers le coût du logement ».

3-1-5 La constitution des périphéries urbaines de la ville socialiste

La banlieue des villes russes est principalement constituée de résidences secondaires au sens propre du terme ; ces habitations n'ont pas pour vocation à se transformer en logement principal, ce qui aurait pour conséquence des trajets pendulaires importants.

Les datchas en sont le plus ancien modèle, leur existence, bien antérieure à l'émergence de la société communiste, est avant associée aux catégories sociales particulièrement favorisée (noblesse sous tsars) ; ces lieux de loisirs ont fait l'objet de caricatures de société comme étant l'apanage de nouvelle bourgeoisie, et, de manière plus extensive comme étant la marque d'un avantage ou d'une arrivée sociale et non socialiste. La culture des Datchas existe en Allemagne de l'Est et en Russie depuis 1494, elle est révélatrice de l'importance de l'économie souterraine, traditionnelle à l'origine pour devenir moyen principal de vie.

Entre 1950 et 1960, l'augmentation de leur nombre fut exponentielle, elles s'implantèrent dans un rayon de 10 à 50 kilomètres autour des villes, avec des individualisations foncières importantes.

Cette appropriation des sols servira de modèle et de justification à une autre forme d'évolution, au cours des années 1967 / 69, avec l'émergence de vergers collectifs désormais privatisés. Ces minis modèles de la nomenklatura ont très vite été accompagnés par la construction de petites cabanes dans de petits jardins bien modestes voulant imiter dans leur forme et leur principe les datchas. Cette évolution a été rendue possible grâce à une législation qui s'est voulue plus libérale, sans doute pour mieux cacher d'autres abus de certaines minorités. L'histoire le confirmera à la chute du régime communisme.

Les potagers de périphérie ont toujours constitué un paysage des banlieues des villes russes ; terre publique ils sont loués aux citoyens pour tenter de les aider à répondre aux crises liées aux sous productions chroniques de denrées alimentaires essentielles par les fermes d'état.

Les années 1990 virent apparaître la construction d'un grand nombre de villas de type occidental avec utilisation du matériau traditionnel qu'est le bois dans un premier temps, puis la pierre. Afin de limiter légalement cette prolifération de résidences secondaires, des programmes contrôlés de construction se sont multipliés à l'initiative des pouvoirs régionaux.

Un autre phénomène social générant les seuls mouvements significatifs de population vers la périphérie sera lié aux personnes en retraite qui choisissent de déménager vers les périphéries à cause du moindre coût du foncier par rapport à celui du centre ville.

Une conséquence de la configuration spécifique de la « ville socialiste » se trouve dans les trajets pendulaires qui s'effectuent sur tout le territoire administratif de la ville.

3-1-6 La ville socialiste, une ville - entreprise ?

La forme de ce type de ville (selon BERTAUD et RENAUD, 1997) trouve sa genèse dans l'absence de prix du terrain liée à la socialisation du domaine foncier.

L'analyse géographique montre un plan de ville concentrique avec des industries implantées en centre urbain et la population logeant en périphérie. L'habitat peut ainsi être dispersé dans un rayon relativement large.

L'absence de prix pour le foncier aura pour effet pervers de geler les surfaces occupées par des implantations devenues obsolètes voire en friche. La réutilisation ou la réhabilitation des sols des espaces centraux ne s'est pas faite, les nouvelles implantations industrielles, souvent grosses consommatrices d'espaces, se faisant désormais en périphérie des villes. La purge foncière et la requalification des centres villes sont devenues une priorité.

Le réseau des infrastructures routières ou ferroviaires s'est développé sous forme d'étoile reliant le centre des villes à leur périphérie. La logique qui aura inspiré ce principe est liée à l'approvisionnement en matières premières des industries, puis, inversement, à l'écoulement de leur production.



Yuzha, centre ville, août 2003

Durant la période soviétique, la ville est interprétée comme n'ayant d'autre fonction que l'habitat d'une main d'œuvre que l'on voudra nombreuse. En effet, la dimension, ou même l'importance en terme d'image, de la localité sera son nombre d'habitants ; en un mot « j'emploie donc je suis conséquent ».

Où est la logique de la compétitivité et de la justification économique ?

Les fonctions administratives et les services des villes sont très atrophiés en raison du caractère mono entreprise de nombre de cités ; ils sont souvent confondus avec les propres services de l'entreprise.

Dans cette logique productrice, la vie des habitants n'est que secondaire, la mixité sociale est imposée, la qualité de la vie sociale n'est qu'embryonnaire. A titre d'illustration, en 1989, l'on ne comptait qu'un restaurant pour 6000 habitants sur l'ensemble du territoire soviétique.

Les réformes de 1917 puis celles qui eurent lieu de 1925 à 1927 ont déclassé, au rang de villages, certains centres historiques et inversement promus au statut de villes des agglomérations d'habitat ouvrier. Ces phénomènes eurent pour effet d'accentuer le caractère industriel du réseau des villes russes. Un exemple sera la ville socialiste de SOTSGOROD avec tout un centre industriel de production.

Les grands combinats industriels se sont implantés selon le « principe léniniste de la localisation des forces productives » c'est-à-dire soit à proximité des ressources naturelles soit de leur point de consommation : le premier plan quinquennal (1928 – 1933) décide la construction du combinat d'OURAL-KOUZNETSK, il sera à l'origine de la création de villes telles que ANJERO-SOUDJENSK, KEMEROVO, LENINSK-KOUZNETSKI ou MAGNITOGORSK.

Cette dernière, est particulièrement représentative du principe évoqué ci-dessus ; elle sera la première ville conçue selon les principes socialiste. Sa planification n'est engagée qu'à partir de mai 1930, sous la direction de l'architecte Ernst MAY, avec pour principal paradoxe que 100 000 ouvriers sont déjà employés sur place alors que la construction de logements n'a pas encore commencé.

La partie industrielle du combinat « *Magnitogorskii Metallurgitcheskii Kombinat* » est installée au centre de l'agglomération. Il est entouré de barres d'habitation,

elles-mêmes séparées par des terrains à vocation de jardins communautaire. Ces ensembles d'habitat collectif intègrent également des équipements de loisirs et de services destinés à la vie des populations tels que des crèches, écoles, hôpitaux, des commerces de détail, des équipements culturels ...

Le réseau urbain est constitué d'infrastructures denses, reliant les combinats aux immeubles. La logique prônant la proximité travail habitation semblerait trouver ici son application : elle permet d'éviter les longs trajets entre le domicile et le lieu de travail. L'objectif recherché n'était cependant pas celui-là, seule la logique productiviste l'emportait, qu'importe de déraciner et de déplacer des populations importantes dès que le plan de production était respecté. L'on a vu où de telles dérives ont conduit.

La dominante industrielle de l'urbanisation du territoire soviétique est donc l'une des conséquences de la planification des ressources en travail. Les villes qui en sont le produit, sont bâties sur le plan de la ville productrice, avec en son centre, l'usine ou le combinat puis un réseau d'infrastructures en forme d'étoile desservant les immeubles résidentiels eux-mêmes construits selon un plan soit radioconcentrique, soit de façon linéaire en fonction de la morphologie de l'entreprise et quelque fois de la géographie locale. La ville est constituée de la main-d'œuvre de l'usine, de quelques fonctions liées aux activités connexes et à des personnes à la charge des travailleurs.

Si certaines villes ont ainsi été créées ex nihilo en tant que ville entreprise, d'autres, de fondation plus ancienne ont vu leur tissu urbain se modifier pour progressivement se transformer, contre le cours de leur histoire en ville entreprise.

Pendant la seconde guerre mondiale, des entreprises ont été rapatriées à l'écart du front et des villes comme TCHÉLIABINSK et KOUÏBYCHEVSKI en ont été profondément modifiées. La dominante industrielle est intervenue ne laissant qu'une faible part aux activités traditionnelles ayant prévalu à leur création et à leur histoire.

Cette notion typiquement socialiste de la ville – entreprise pose la question de la ville mono sectorielle, avec tous les inconvénients que cela comporte ; l'exemple d'Ivanovo en est l'expression.

L'INSEE propose la définition suivante pour les villes – entreprise : « une ville est dite ville entreprise si la plus grande entreprise en activité sur son territoire emploie plus de 50 % de la population active locale. Une ville est mono sectorielle si les entreprises appartenant à un même secteur économique, emploient plus de 50 % de la population active de la commune. »

Partant de cette définition, nous pouvons, sur le territoire russe, identifier trois types de villes selon leur dominante économique :

- les villes d'extraction
- les villes aux complexes militaro-industriels
- les villes mono sectorielles et monopsones.

La ville minière est l'archétype de la ville mono industrie. Mais qu'en est-il des villes à dominante d'industries textiles, sidérurgique ou militaires ? Ne répondent-elles pas à la même définition étant dans un même contexte de manque de diversité de production voire de sur spécialisation quand les autres secteurs économiques présents sont en plein déclin après avoir été étouffés par la nouvelle activité économique imposée par le pouvoir central.

(Programme d'assistance de villes à la revitalisation et la redynamisation économique MERIT = Municipal, Social and Economic Reform Initiative of Tacis).

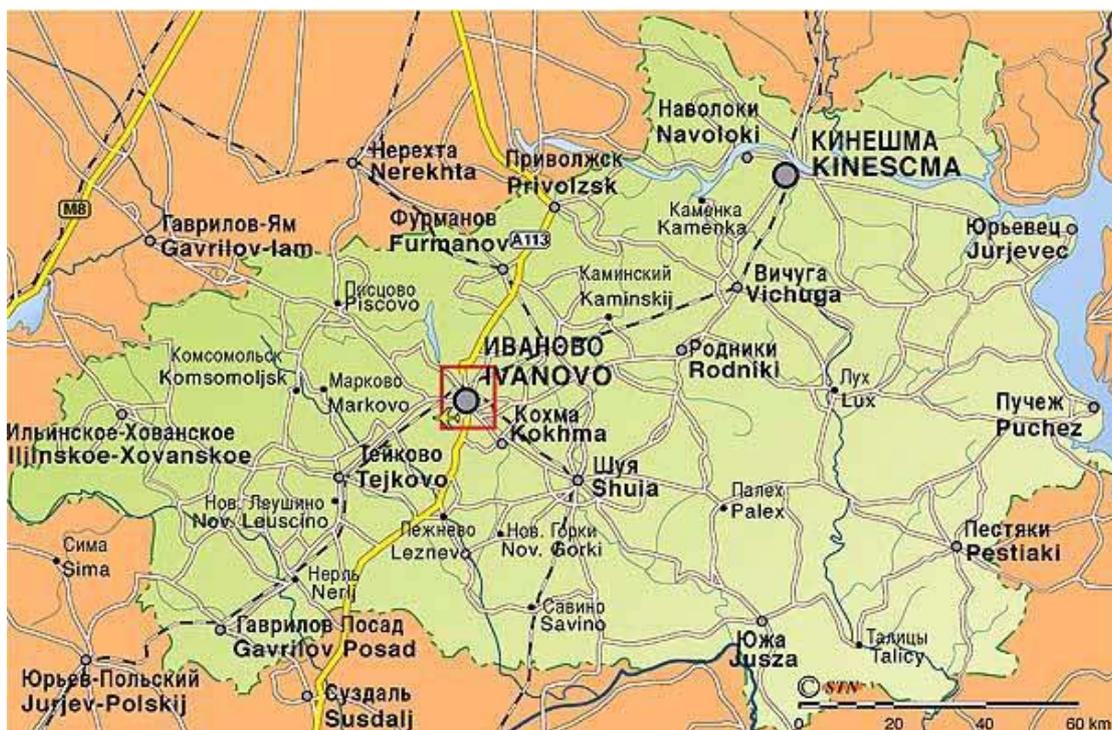
3-2 La région d'IVANOVO (anc. IVANOVO – VOZNESSENSK) / YUZHA

Le rétrécissement des villes russes suit de près l'effondrement du système socialiste. Ce phénomène est particulièrement caractérisé par une crise majeure socio-économique qui a accompagné l'effondrement du système politique et donc de sa vision philosophique du monde.

La ville d'IVANOVO se situe dans une région particulièrement riche en histoire ainsi qu'en atteste son patrimoine. Elle est à proximité de « l'Anneau d'Or ».

L'Anneau d'Or est un ensemble de sept villes : Iaroslav, Kostroma, Pereslav-Zalevsski, Rostov, Vladimir, Souzdal, et Serguiv Possad qui ont été créées entre le XI^{ème} et le XIV^{ème} siècle. Situées à environ 300 kilomètres de Moscou, elles sont proches de la Volga ; cette situation, au croisement de grands axes d'échanges commerciaux, sera le moteur de la richesse régionale. Elle permettra la construction de nombreuses églises et monastères à partir de la conversion de la Russie au X^{ème} siècle. Elle offre ainsi aujourd'hui à ses visiteurs des visites d'églises exceptionnelles de beauté et des expositions d'icônes absolument uniques dans toute la Russie.

En 1990, la ville d'IVANOVO comptait 479 700 habitants (soit sensiblement le même nombre que Leipzig), elle est le chef-lieu de la région éponyme (23 900 km², et 1 347 000 habitants). Elle est située à environ 350 km au Nord-Est de MOSCOU, dans l'une des boucles de la Volga. Lénine avait appelé Ivanovo « la troisième capitale du prolétariat russe » après MOSCOU et SAINT-PETERSBOURG en raison de son rôle dans la révolution d'Octobre. On lui promettait un essor économique spectaculaire.



3-2-1 La région d'IVANOVO, les villes de Yuzah, le port de KINESCMA

Des célébrités naquirent à IVANOVO. L'une des plus célèbres, pour nous français, est notre contemporaine Nathalie SARRAUTE ; née en 1902, elle vécut à Paris depuis l'âge de huit ans. Après des études de droit, elle quitta le barreau en 1941 pour se consacrer à la création romanesque. Dans un important essai, « L'Ere du soupçon (1956) elle récuse les conventions du roman traditionnel pour inventer des personnages qui seraient, comme chez DOSTOÏEVSKI, des porteurs d'états psychologiques parfois encore inexpliqués que nous retrouvons en nous-mêmes.

Admiratrice de Proust et de V. Woolf, elle s'attache à la description minutieuse d'états psychologiques fugaces.

La région est devenue un important centre d'industrie cotonnière qui représentera plus du dixième de la production de la C.E.I.. Elle est reliée, par voie ferrée, au port de Kinechma, au bord de la Volga, à proximité du lac GORKOVSKOJE.

Cette mono industrie sera la cause de tous les maux que connaîtra la ville d'IVANOVO.

Le premier coup d'arrête sera lié à l'arrivée au pouvoir de Staline, dans les années 30, qui se traduit par la définition de nouvelles ambitions économiques en braquant les projecteurs sur la production industrielle lourde et non plus sur le textile.

Avant même le début de la deuxième guerre mondiale commença ainsi une ère de stagnation économique, toutefois masquée par l'ouverture d'usines de production de meubles, de parachutes et de machines. L'économie de planification et d'achat garanti des produits par le gouvernement permettra de dissimuler le déclin économique latent. A l'époque, la région comptait 58 usines textiles, les emplois étaient principalement tenus par des femmes.

Puis au cours des dernières années du vingtième siècle, les bouleversements mondiaux et les concurrences des pays à faibles revenus feront disparaître le seul secteur économique créateur d'emploi et de richesses.

La restructuration économique et politique de l'URSS en 1992 fit que les approvisionnements de certaines matières premières, qui provenaient alors d'une région faisant partie d'une même entité nationale, deviendront produits d'importation de l'étranger.

Cela se traduira par une augmentation importante des prix liée à des frais de livraison, des taxes et autres charges souvent exorbitantes auxquelles viendront s'adjoindre les procédures et les tracasseries administratives.

Dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture, l'après – révolution ou l'après octobre 1917, a vu éclore des théories invraisemblables qui ont autorisé de nombreuses dérives, ce fut une véritable révolution culturelle.

Entre 1924 et 1934, des architectes de haute renommée qui se voulaient les initiateurs de l'avant-garde culturelle, se sont véritablement rués pour réaliser des constructions dignes de ce siècle. Parmi les réalisations les plus significatives, l'on peut citer le théâtre de Alexander Vlassov (1932 – 38), une banque de Victor VESNIN, ou l'Académie de textile (quartier universitaire) d'Ivan FOMIN. La période stalinienne viendra mettre un terme aux discussions autour de l'évolution de la ville.

Le tissu urbain reste, cependant, relativement étendu ; les constructions dites sociales pour accueillir la main d'oeuvre « volontaire » de l'industrie cotonnière masquent aux yeux du visiteur non averti la réalité urbaine ; il ne voit, en général, que le centre ville. L'épannelage moyen se situe entre trois et six étages.

Entre la gare au Nord et la place de la révolution au Sud, entre les grands axes ou prospects de Lénine et d'Engels, l'on devine l'exigence et l'ambition avec lesquels l'on cherchait à construire le troisième pôle du pays.

Sous l'influence des nouveaux objectifs défendus par Staline, ce qui était jusqu'alors l'avant-garde architecturale ne trouva plus à s'exprimer ; le glas sonnera un petit peu plus tard quand sous CHRUSCHTCHOW le soi-disant principe de la recherche ou de l'originalité systémique sera remplacé par celui des constructions banales et piètre qualité de type grand ensemble banal ;

l'important n'est il pas de loger, loger, loger Mais dans quelles conditions ; les constatations sur place en sont éloquentes quand certains immeubles s'effondrent tout seuls par manque de liant ciment.

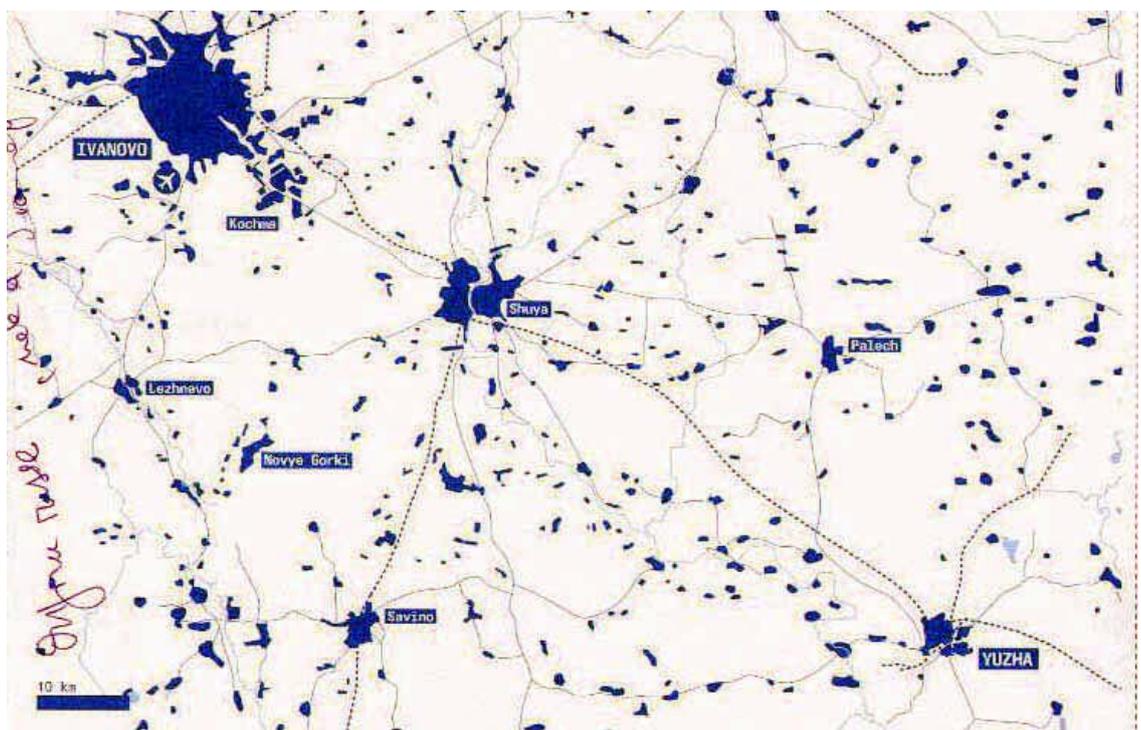
Lors de la disparition du régime soviétique et de la dissolution de son système économique seules quelques adaptations mineures ont eu lieu dans la ville : l'évolution de certains secteurs de la ville ne se traduira que par un changement de nom.

Moins visible mis autrement plus fondamental, le fondement économique de la ville sera touché très profondément : la stagnation économique des dernières décennies se transforme en un véritable collapsus ; la mono - production de textile fut concurrencée par l'importation de textiles venant de Turquie ou de pays asiatiques. La production et la transformation du coton, jusqu'alors production phare national, devenaient, avec la dissolution de l'Union soviétique, un produit trop cher et trop peu élaboré pour faire face à la concurrence des produits importés.

Le taux de chômage déjà fort conséquent, explosa, même les statistiques officielles durent en convaincre, ainsi un niveau record fut officiellement atteint dans la petite ville périphérique de YUZHAH avec un taux de 39 %. Ce qui signifiait une réalité plus proche de 70 % de chômeurs que du chiffre mentionné ci-dessus.

YUZHA est ainsi entrée dans une dépression économique complète, à telle enseigne que les édiles de la ville s'interrogeront sur ses chances de survie.

YUZHA est à une distance de 50 km au Sud-Est d'Ivanovo ; en 1970 elle comptait 23 800 habitants, en 2000 la population ne compte plus que 18 600 habitants soit une diminution de 21,8 %.



La région d'IVANOVO

Le nombre de salariés employés par l'industrie de textile de la ville d'IVANOVO s'est effondré pour passer de 41 300 personnes en 1990 à 14 400 en 2001 ; rappelons nous des sommets atteints un demi siècle lus tôt. Parallèlement et corrélativement, le nombre des postes industriels connexes s'est réduit de moitié.

Dans la région d'Ivanovo, les femmes ont une espérance de vie d'environ 71 ans alors que les hommes ne peuvent espérer vivre qu'environ 55,5 ans. Avec une espérance de vie moyenne globale de 62,7 ans, IVANOVO est la région lanterne rouge de la Russie Centrale. Depuis 1990, cette espérance de vie continue de régresser d'environ 4 années.

Cette réduction dramatique de l'espérance de vie, notamment chez les hommes, est liée aux conditions d'existence et à l'absence d'espoir de vie meilleure ce qui se traduit par une très forte augmentation de la consommation d'alcool et de drogues, le tout se traduisant par une augmentation exponentielle du nombre des suicides ; en un mot, nous sommes en face d'une société qui ne sait plus faire face au désastre économique de toute une région

En 2004, le revenu moyen local par personne était de 1. 987 roubles (56 Euros) tandis que le minimum existentiel en Russie se situe à 2. 065 roubles (59 Euros/mois). En 2002, **82 %** de la population vivait en dessous du minimum existentiel alors qu'en 1998, seulement 30,8 % d'entre elle était dans cette situation de pauvreté ! Inversement, Moscou a vu sa richesse croître très rapidement, faisant de la ville l'une des métropoles européennes les plus chères.

Le changement de système économique, avec son accompagnement de paupérisation et de présence de l'état, eut aussi pour effet de pousser la population à se réfugier dans une économie « de l'ombre », prolongement des habitudes de l'époque communiste, qui trouva sa source dans la renaissance des jardins familiaux, de l'exploitation des datchas et dans la résurgence d'un système de techniques de survie basé sur le troc ou les principes de réciprocité.

Cette économie alternative commencera à perdre de son importance en 2006 ; ce système économique s'est enraciné dans l'économie russe pour finalement prendre un coté officiel.

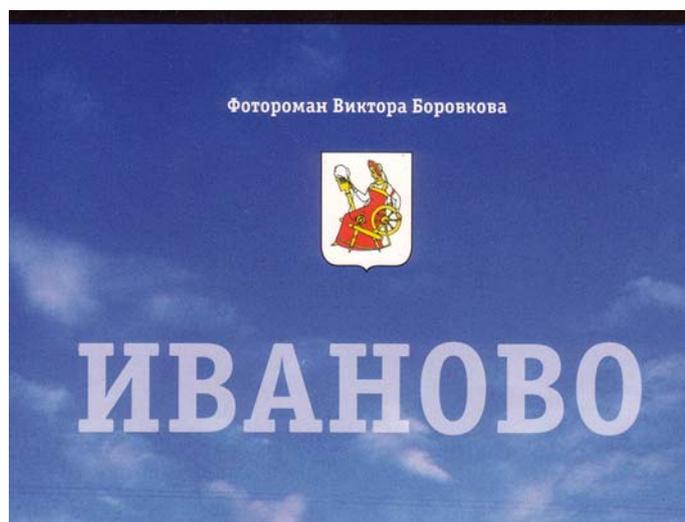
Le phénomène de la « désindustrialisation » a un autre visage en Russie qu'en Allemagne de l'Est avec la subsistance de méthodes du passé qu'en Europe de l'Ouest nous appellerons « traitement social du chômage » pour justifier le maintien de certaines activités économiques malgré leur coût pour la communauté (en France l'exemple des Charbonnages de France est frappant).

A IVANOVO certaines usines restent ouvertes afin de garantir, à leurs anciens ouvriers encore un minimum d'éléments de sécurité existentielles et sociales, *les cheminées fument toujours tant au sens propre qu'au figuré*. Certaines usines n'ont donc pas fermé leurs portes pour des considérations sociales. On voit de petites ventes de produits au seuil de leurs portes pour garantir un minimum de

production. D'autres ouvriers, en état de sous emploi restent à la maison en attente d'une nouvelle commande ou ils travaillent à leur domicile.

En Allemagne de l'Est, la chute fut moins dramatique grâce aux capacités économiques de l'Allemagne de l'Ouest à absorber son effondrement économique.

3-2-2 IVANOVO - Chronologie d'une ascension rapide et d'une chute spectaculaire



- 1561 Village au bord de la Uvod et de la Volga, ayant pour activité principale la pêche, la chasse, le commerce et déjà la production de vêtements.
- 1741 La première véritable usine de production de vêtements est construite dans le village qui exporte même ses produits vers l'Angleterre.
- 1871 Fondation de la ville d'IVANOVO – VOZNESENSKY - POSAD à partir de deux villages dans la région de VLADIMIR ; terrain traditionnel et campagnard. La ville compte 10 000 habitants, elle accueille 52 usines de textile générant 12 000 emplois.

- 1898 La première section d'un comité politique de parti est fondée, le « partie social démocratique russe des ouvriers (RSDRP) » voit ainsi le jour.
- La ville compte alors 36 usines de production de textile.
- 1900 – 1910 Construction d'une fabrique de tissage créant environ 8.000 emplois à YUZHA, village de 3000 âmes.
- Les années 1903 / 1905 furent celles des premières grèves.
- 1905 Grève générale des ouvriers des usines de textile D'IVANOVO. Une organisation originale se met en place sous l'impulsion des bolcheviks, celle de conseils soviétiques. Ce modèle sera le précurseur du schéma politique de la future constitution russe et sera un modèle pour les mouvements socialistes et ouvriers dans le monde entier.
- 1913 147 000 personnes vivent dans 10 700 habitations soit une densité de 13,7 personnes par habitation.
- Il existe plusieurs centaines de bâtiments en brique de deux à trois étages occupés par les propriétaires des usines, leurs ingénieurs et les services administratifs des unités de production. Le logement populaire reste traditionnel avec des habitations ou des baraquements en bois.
- 1917 / 18 Années de la révolution, des conseils d'ouvriers se fondent pour prendre le pouvoir local en octobre 1917. En 1918, les premières entreprises sont nationalisées. A cause du rôle important des « bolcheviques » locaux dans l'histoire de prise de pouvoir par le mouvement communiste, Lénine considère IVANOVO comme la troisième « capitale prolétaires » de la Russie après les villes de St. PETERSBOURG et MOSCOU.
- Plusieurs collectivités voisines sont annexées ; la ville double de taille à l'image de son nombre d'habitants – elle devient la capitale d'une nouvelle entité administrative.
- 1918 – 25 Pendant la guerre civile, les usines sont fermées. Il y a peu de travail dans la région. La population ne mange plus à sa faim, son nombre va diminuer de moitié, beaucoup de personnes quittent la ville pour se réfugier à la campagne.
- 1925 YUZHA et ses 12.900 habitants reçoit le statut de ville. Les usines D'IVANOVO travaillent à nouveau. On commence à équiper la ville d'un réseau d'assainissement et d'un réseau de transport en commun.
- 1926 Un premier quartier ouvrier est construit selon les plans d'aménagement des frères Léonid et Victor VESNIN. Leur style

peut se caractériser par des ensembles de maisons toutes de même type, à colombage, regroupées selon le principe des cités jardin autonomes, elles sont destinées à accueillir 8.000 personnes.

Au cours de la décennie suivante, Ivanovo deviendra un centre de l'architecture constructiviste : construction d'équipements publics (banques, commerces, crèches, buanderie, hôtel central, académie de textile d'Ivan FOMIN ou théâtre de Alexander VLASSOV), immeubles d'habitation comme la « maison des marins » de Daniil FRIDMAN (immeuble de forme courbe d'une grande élégance proche de l'architecture de MENDELSON !), et enfin maison de la commune de Ilya GOLOSOV. Entre 1924 et 1934. La ville d'Ivanovo, est l'un des lieux, réputés mondialement, modèles de la construction moderne !

1928 – 1933

Premiers plans gouvernementaux quinquennaux.

Les investissements se concentrent essentiellement sur les sites accueillant les industries lourdes. L'industrie textile n'est plus un objectif prioritaire, IVANOVO devient de plus en plus féminine, les hommes sont envoyés dans les nouveaux centres production. La vie courante est de plus en plus difficile, les vivres manquent ainsi que les produits de consommation basique.

Au moment où le système des salaires est supprimé pour faire place au nouveau système soviétique, des milliers d'ouvriers organisent des protestations et des grèves.

Un fort ressentiment lié à la stagnation économique se développe. Ce malaise n'est, cependant, que peu compensé par l'ouverture de quelques usines de production de meubles et de parachutes ; la réalité et les résultats économiques sont manipulés par la propagande autour de la réalisation des prévisions d'une économie de planification.

1941 – 45

La région accueille des milliers de réfugiés.

1946

80 % des ouvriers des usines textiles sont des femmes. IVANOVO est devenue « la ville des jeunes femmes à conquérir », beaucoup d'entre elles venaient des orphelinats.

1950

À partir années 50, l'état implante de plus en plus de filières « masculines » comme la construction de grues, de matériel de travaux publics ou de chantiers de construction ainsi que de matériaux de construction.

1957

YUZHA reçoit en dotation d'état de nouvelles machines pour son centre de production. La ville reprend son développement

et de nombreuses nouvelles habitations sortent de terre ; il s'agit principalement de constructions individuelles en bois ou d'immeubles d'habitation collectives sur deux niveaux. Un cinéma, une tour de télévision et une gare complètent le paysage. YUZHA est au sommet de son expansion, sa population atteint 23 100 habitants.

1961

En périphérie de la ville d'IVANOVO, le combinat de construction décide la construction massive d'immeubles industrialisés d'habitation de style « grands ensembles ». Les nouveaux quartiers d'habitation se concentrent plus particulièrement dans le Sud et le Sud-Est de la ville. En dépit de cet effort, beaucoup de foyers pour ouvriers, qui sont dans un état particulièrement critique, resteront occupés.

Années 70

La production de textiles et de machines outils atteint son apogée ; les travaux pour l'équipement de la ville, en terme d'infrastructure, battent leur plein. En revanche, ne seront pas appliquées les décisions prises en conseil des ministres de l'URSS relatives à la réalisation d'usines automatisées de construction de machines outil.

1973

Fondation de l'université d'état d'IVANOVO.

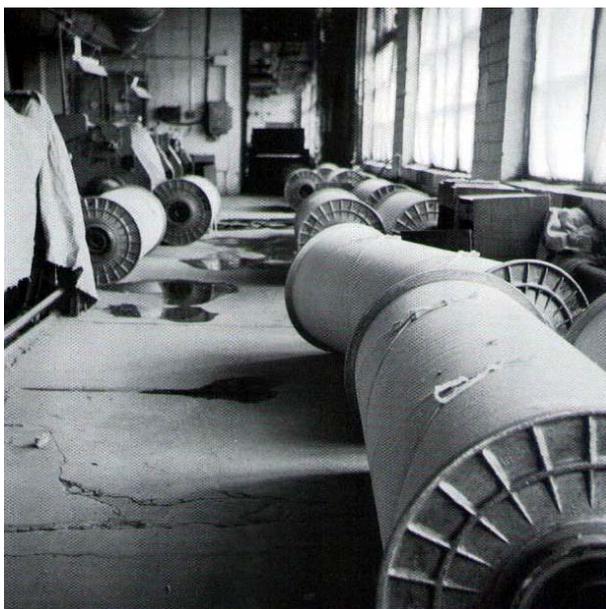
1988 – 1990

Grève de la faim conduite par plusieurs femmes exigeant la réouverture de l'église de l'Ascension fermée depuis 1932. L'inauguration d'un site de commémoration pour les victimes de la répression stalinienne marquera également cette période.

1990

Ivanovo compte 479 700 habitants.

L'ex URSS est divisée en 15 états nationaux souverains. Il en résultera, en particulier, la destruction des réseaux économiques et l'absence de création de nouveaux circuits d'échange de marchandises. La chute de la production et des exportations fut immédiate ; les nouveaux pays, manquant d'expérience dans les principes des économies de marché, révélèrent leur incapacité à s'adapter aux marchés concurrents d'Asie de l'Est et de la Turquie.



Usines de textile fermées à IVANOVO, 2003



Usines de textile fermées à IVANOVO, 2003



Usine de textile fermée dans la ville de PUCHEZ dans la région d'IVANOVO, 2003



Aéroport d'IVANOVO fermé en 1990

1991

La dissolution de l'espace économique soviétique n'épargne pas la ville qui est atteinte au plus profond de son fonctionnement.

La production s'arrête, les payes ne sont plus assumées. L'approvisionnement en nourriture devient difficile. Les projets gouvernementaux de construction sont abandonnés. L'Etat décide de proposer des subventions pour permettre l'acquisition de parts d'usines ou d'immeubles et pour promouvoir le développement des jardins familiaux dans le but de répondre aux besoins alimentaires urgents.

1995 – 96

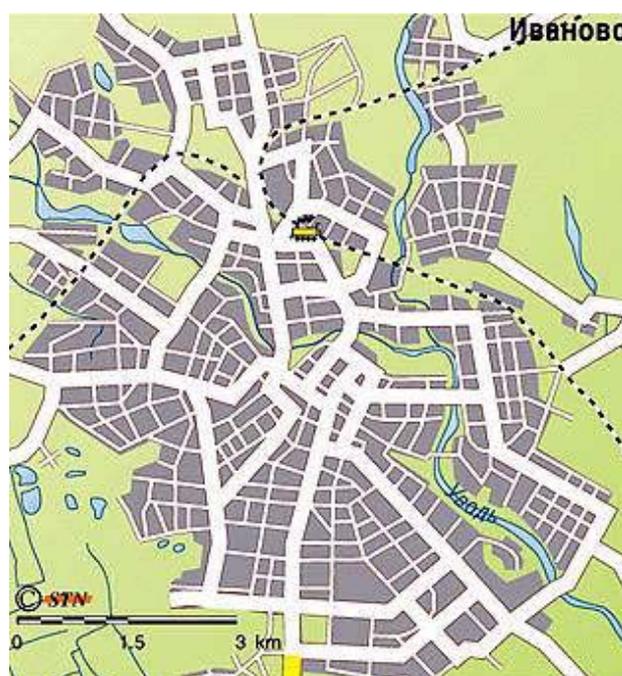
La région enregistre l'un des taux de chômage les plus importants de la Russie avec 18,6 %. Le centre ville d'IVANOVO est bloqué par des manifestations. A YUZHA, il atteint 39 % de la population active. Les habitants manifestent contre les

coups de courants et les manques graves de nourriture. Ils se servent de casseroles vides pour manifester leur mécontentement et pour obtenir le changement du pouvoir politique municipal.

Le volume de production n'est plus que le cinquième de celui qui avait été atteint en 1980.

La mesure du naufrage économique de la région est révélée par l'émergence d'une économie parallèle puissante issue soit de l'exploitation des terrains des jardins familiaux ou même de l'agriculture de subsistance sur les balcons pratiquement partout en ville. Les friches urbaines, les kolkhozes, et tout autre lieu disponible seront bons pour implanter une activité de survie. Le dicton russe : « j'ai de la chance car j'ai une datcha » était le leitmotiv de survie de cette époque.

Les sociologues russes ont décrit à quel point l'imagination fut fertile pour la mise en place de toute une économie parallèle, voire souterraine permettant aux citoyens de YUHZA et de d'IVANOVO de combattre cette crise extraordinaire.



Ivanovo - Plan schématique du centre ville

2000 La dernière grande usine restant ouverte à YUZHA fait faillite. Certaines de plus petite taille continueront la production de textile, mais dans une échelle bien plus modeste. La ville n'a pas seulement perdu une des dernières entreprises de son système économique, mais aussi un des grands contributeurs aux finances locales ce qui se traduit par une diminution des investissements des infrastructures sociales et techniques. Pour

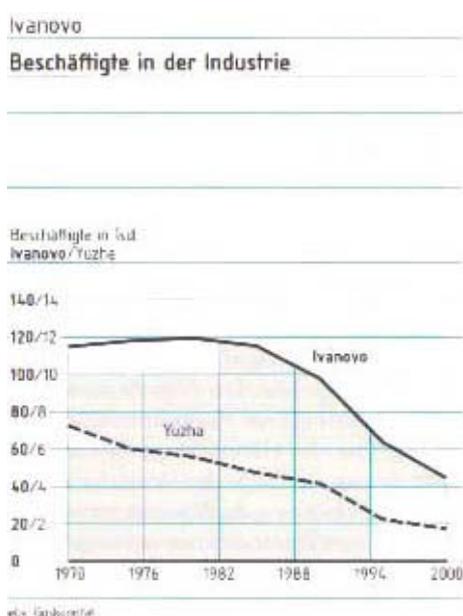
ainsi dire, la ville, à son tour, est tombée dans le néant économique !

2001 Dans la région d'IVANOVO, parmi les 58 usines de textile recensées seules 17 étaient économiquement viables. Les tentatives de création de nouvelles petites entreprises sont un échec.

2002 : Pour la première fois, la ville d'IVANOVO, organise les « journées de l'entrepreneur », une manifestation pour la promotion de l'économie privée, qui aura désormais lieu tous les ans.

2002 La ville compte 447 100 habitants, chiffre en régression de 6,8 % sur le précédent recensement.

IVANOVO montre le visage de la crise d'une région stigmatisant les conséquences des erreurs de la planification à l'échelle nationale et d'un changement structurel international.



**Iconographie ci-dessus : IVANOVO, nombre d'employés
Evolution démographique naturelle entre industriel 1980 et 2000**



Quartier d'habitation et zone d'activités en construction préfabriquée et en bois au Sud-Est de la ville d'IVANOVO, 2003



Habitations préfabriquées avec des jardins familiaux destinés à la survie au quotidien, IVANOVO - SUCHOVA, 2003

3-2-3 Ivanovo, après le déclin un nouvel espoir naît en 2006

Les travaux réalisés à l'époque constructiviste, avec leur originalité et leur mise en scène ont fait dire, à certains de ses détracteurs que le pouvoir avait voulu créer un Las Vegas à la mode soviétique. Ce programme fut un échec tout comme les décisions économiques de mono industrie, avec ses conséquences sociales, avec l'émergence d'une économie souterraine avec toutes les dérives que cela aura engendré. Enfin, l'effondrement rapide du système soviétique et ses conséquences conduisirent la ville d'IVANOVO au bord de la disparition.

La situation économique du pays s'est spectaculairement améliorée sous le régime POUTINE. Pour la consolider, d'énormes investissements s'imposent encore notamment dans les provinces comme celle d'IVANOVO.

Inhabituel pour les villes de l'Europe de l'Ouest, IVANOVO réussit à conserver, même dans les années 1990, des espaces urbains à structure villageoise, quand bien même ils sont proches du centre ville. Les architectures monumentales de l'époque de Staline y côtoient de petits bungalows en bois, sans eau courante toujours entourés de leurs jardins. Plus de la moitié des territoires proches du centre ville sont ainsi caractérisés par un habitat de typologie agricole.

IVANOVO souffre, aujourd'hui, d'une polarisation et d'une ségrégation sociale sans précédent. Contrairement aux grandes villes de l'ex-Allemagne de l'Est tel que LEIPZIG, la population déploie une énergie incroyable afin de survivre au quotidien et cela avec de petits moyens.

Le paysage urbain a également changé depuis la chute du Mur de Berlin. De grands espaces mal paysagés voire béants ont été accaparés pour des usages privés ce qui a augmenté la densité de l'occupation du sol : ont été construits des kiosques à usages variés, des immeubles de bureaux et des supérettes ; des stands de vendeurs à la sauvette se sont même installés à des carrefours ou des angles de rues puis, étaient construits. Nombreuses sont celles déjà en situation d'abandon.

Le développement urbain et architectural de la ville s'est davantage basé sur des organisations en coopérative ou sur des lobbies privés que sur des interventions venant de l'administration municipale, avec toutes les conséquences d'anarchisme que cela peut générer.

Il en résulte une grande variété d'usages, d'immeubles de différents gabarits et de style, des discontinuités spatiales et une grande variété de couleurs de façades ravalées lors des dernières années.

Les inégalités entre régions demeurent criantes, le niveau de vie n'ayant guère progressé dans les régions rurales ou d'industrie textile. Néanmoins, la planification centralisée depuis Moscou a permis de faire avancer la construction, des extensions urbaines et les reconversions de certains sites industriels.

Il faudra attendre les années 2005 – 2006 pour qu'une politique volontariste se mette en place : une arrivée massive de capitaux permettra la création de nouvelles usines agro alimentaires, la réouverture de l'aéroport, la construction d'un immense centre logistique, le développement du tourisme et la restructuration de l'hôtellerie pour sa mise

au standard européen, la renaissance du textile et son exportation (création d'une zone franche pour les productions destinées à l'étranger ou à la consommation locale). Enfin, l'on assistera à l'arrivée d'une importante force militaire (décision du Président Poutine en décembre 2006), à des investissements turcs dans les grandes surfaces commerciales, et à l'arrivée de banques.

L'évolution de la ville et les nouvelles constructions durables sont maintenant lancées et menées par une cellule spécialisée à la main des pouvoirs situés à Moscou ; un programme de résorption de l'habitat insalubre sera établi.

Cette politique est accompagnée par des mesures d'accession à la propriété. L'aspect inattendu sera un décrochage des prix de l'immobilier qu'elle provoquera. Ainsi des appartements kroutcheviens sont vendus à 400.000 roubles ouvrant droit à des subventions d'état de seulement 50.000 roubles rendant difficile les financements directs quand un salaire moyen mensuel est de 7.000 roubles.

Le concept du développement durable trace doucement son chemin en Russie. Un pacte pour la mise en place de projets durables a été signé entre le gouvernement russe et le gouverneur de la région d'IVANOVO, Mikhail MEN.

Dans cet objectif, la ville d'IVANOVO tente de conserver ses différentes lignes de tramway et de les développer en tant que moyen de transport principal à l'intérieur de la ville à côté de réseaux de bus déjà existants. Le parc global comprend 2266 bus dont 368 appartiennent à l'Etat, 125 à la Ville et 1383 à des entreprises privées.

134 trains sur les 199 qui circulent dans la région sont vétustes et hors fonctionnement ; un vaste programme de modernisation a été lancé, ainsi, en 2007 était prévu la mise en place d'un train rapide entre la capitale et la ville d'IVANOVO.

Le lien de transport en commun entre les villes d'IVANOVO et celles de sa région, est toujours le « taxi-brousse ».

L'aéroport d'IVANOVO-JUJNIY est entré en phase de reconstruction depuis 2006 ; l'achèvement des travaux est prévu pour 2010. Le 16 décembre 2006, le premier vol depuis Moscou a été effectué avec à bord de l'avion l'équipe municipale de Moscou.

En 2006, le volume des constructions a doublé : 3,5 milliards de roubles ont été investis dans la construction soit une augmentation de 196,7 % par rapport à l'année précédente.

De nouveaux appartements d'une superficie globale de 60 000 m² ont été livrés dont 11 immeubles de 11 – 17 étages. 55 000 m² de surface étaient programmés pour la fin de l'année 2007.



La construction du nouveau quartier de MOSKOVSKIJ est en attente : il est en phase de planification et devrait être achevé en l'an 2009. 153 000 m² de surfaces (SHON) devraient sortir de terre comportant :

- Des immeubles entre 10 –17 étages,
- Des aires de jeux pour enfants et des lieux de loisir,
- Des moyennes et grandes surfaces commerciales,
- Des locaux pour prestataires de service tels que les pressings, etc.
- Des cafétérias et des zones de repos,
- Des équipements publics,
- Une policlinique,
- Deux crèches pouvant accueillir 280 personnes,
- 600 places de stationnement.

Le programme de promotion de l'habitat en propriété privée (JILICHE) prévoit la viabilisation de nombreux terrains afin de diversifier l'offre d'habitat. Jusqu'en 2010, la ville d'IVANOVO bénéficiera de 9,7 millions de roubles pour ce projet.

Le 27 décembre 2006, les autorités locales ont approuvé un premier plan général ou « Schéma Directeur » pour la ville donnant des orientations d'aménagement jusqu'en l'an 2025.

Les règles d'occupation des sols et les questions de l'habitat sont en cours d'élaboration et seront approuvées dans un bref délai. Environ 400 habitants ont participé à cette élaboration et donné leur avis au travers de multiples débats et de réunions de concertation.

La programmation urbaine de la ville d'IVANOVO paraît établie même si l'on cherche toujours des emplacements, en centre ville, pour la première implantation d'un MC Donald ou de certains restaurants.

La morphologie générale de la ville est caractérisé par une forme radioconcentrique, autour d'une fondation du 16^{ème} siècle et à proximité du confluent ; le tissu urbain révèle une grande variété d'espaces libres, d'architectures d'usage et de gabarits variés, d'époques diverses, de friches, de jardins familiaux, de matériaux de construction et leurs couleurs multiples.

Il intègre des églises aux coupoles dorées, des bâtiments publics et des immeubles de rapport du 19^{ème} siècle ainsi que des bâtiments d'habitat collectif de l'ère communiste, hauts de 10 à 17 étages.



La ville ne s'oriente pas sur le lit de l'UVOD. Les rives ne sont pas aménagées dans un esprit de loisir et de promenade, à l'exception de quelques bancs isolés dans la l'espace urbain.

D'anciens bâtiments industriels du 19^{ème} siècle, plus ou moins en friche, longent le fleuve. A leur voisinage direct, on trouve des bureaux modernes mais aussi des friches parsemées de baraquements et de parcelles de jardins familiaux.

La moitié du territoire de la ville reste constitué de maisons en bois d'un étage avec leurs jardins.

Comme évoqué ci-dessus, la typologie architecturale que l'on peut découvrir au centre ville d'IVANOVO est très variée :

- maisons en bois d'un étage,
- églises orthodoxes avec leurs façades décorées et leurs coupoles dorées ou argentées,
- équipements publics de très bonne facture du 17 / 18^{ème} siècle,
- immeubles de rapport du 19^{ème} siècle en brique avec des modénatures et appareillages recherchés, R + 6,
- habitat collectif R+ 10 à 17 à proximité et provenant de l'ère communiste post 1950 (Nikita CHRUSCHTOW et Leonid BRESCHNEV),
- des villas et autres équipements publics datant des années 20, signés de grands noms de l'architecture contemporaine russe,
- une architecture industrielle ancienne en brique et plus moderne en métal, voire très récente (cf. l'usine de Renault),
- immeubles de bureau et de commerces de l'ère communiste,
- petits kiosques et pavillons destinés à la petite vente.

L'assemblage de ces éléments architecturaux de coloris relativement vif (gamme de couleur entre jaune, rose, rouge, rouge brique, vert, bleu, beige, blanc orée et argenté) donne une certaine gaieté à la ville. Cette impression est malheureusement atténuée par l'aménagement de l'espace public, des espaces non construits et par une forte pollution dans la ville.

L'aménagement de l'espace public de la ville

C'est une impression de tristesse qui se dégage quant à la perception du paysage global de la ville.

Au centre ville ainsi que dans les îlots construits au cours des 17^{ème} et 18^{ème} siècles, l'espace de la voirie (trottoirs, éclairage, stationnement, etc.) est révélateur de la richesse de la ville liée à son passé. Les grilles, portails et clôtures sont en fer forgé, subtilement dessinées comme les lampadaires d'origine. Ils ressemblent à ceux que l'on trouve sur les grands axes à Berlin ou à Leipzig.



La ville n'a pas développé son ouverture vers le lit de sa rivière ni reconquis ses berges. Si une dizaine de ponts traversent la rivière, l'état de leurs emmarchements et de leurs tabliers laisse à désirer. Une liaison « ferry-boat » traverse l'UVOD.

L'aménagement des parcs et de certains espaces de loisir reste perceptible dans son aspect d'origine, ils mériteraient d'être valorisés. Certains sites d'usines textiles restent béants suite au déclin de cette industrie et à leur fermeture. Ainsi, l'ancienne usine « du 8 Mai » qui avait été transformée en « mall commercial » a été ravagée et brûlée lors d'une révolte au cours de l'année 1993, lors de la grande crise économique qui a suivie la chute du mur de Berlin. Dans ce paysage contrasté, des éléments essentiels de mobilier urbain se font rares tel que poubelles, panneaux de renseignement, potelets, plans de ville, etc.

Des alignements d'arbres sont présents le long des grands axes routiers ; les anciennes plantations dans les parcs sont le véritable poumon végétal de la ville. A d'autres endroits, il serait opportun de planter ou de replanter le long de certaines rues et sur les aires de stationnement afin d'amplifier l'aspect paysager et écologique de la ville.

Compte tenu de l'encore faible nombre de voiture en circulation, le stationnement ne pose pas de véritable problème en centre ville.

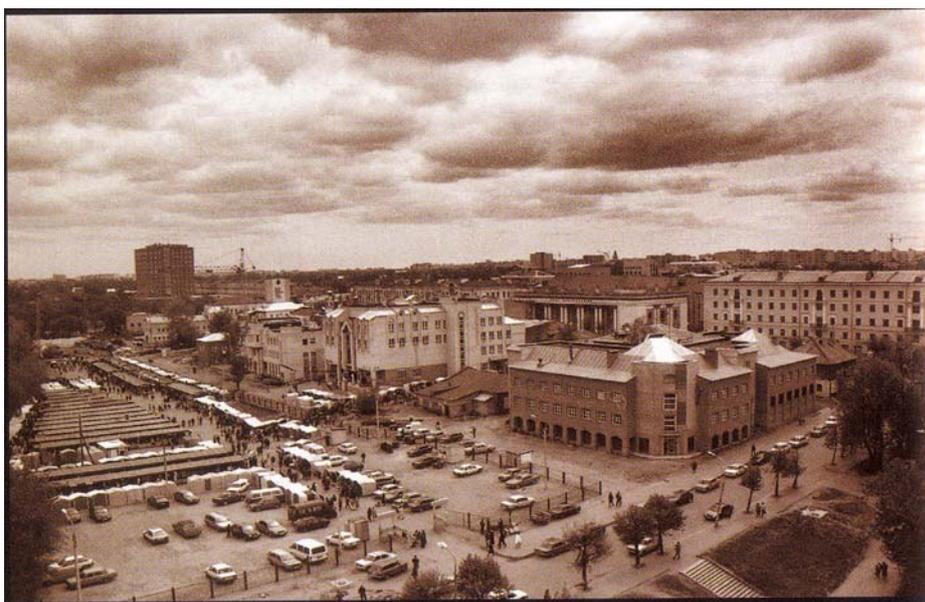
Un grand nombre d'espaces libres, plus ou moins engazonnés ne sont pas entretenus de façon satisfaisante ce qui participe à la perception de tristesse. Ce phénomène est aggravé par deux facteurs :

- Une obsolescence et un manque de l'éclairage public non renouvelé depuis sa création dans les années 50.
- Une gestion défaillante des clôtures qui présentent une variété et une juxtaposition étonnante : clôtures en bois fracturées, en tôle ou en autres matériaux qui voisinent des clôtures en fer forgé des 18^e et 19^e^{me} siècles et encore des fermetures en briques rouges, des moulures classiques en béton, mais aussi des clôtures bricolées à l'aide d'anciens pneus.



Ces aménagements, séparant l'espace public de l'espace privé puis, l'apparition de « cheminements spontanés » qui n'obéissent pas aux aménagements réalisés ne participent pas au sentiment de sécurité. L'éclairage public y est en général absent.

La publicité commerciale en centre ville ne paraît pas très agressive, les enseignes sont principalement fixées au dessus des commerces ou des équipements concernés. Les signalétiques ou pré enseignes sont rares et dans l'ensemble, la publicité reste plus discrète que dans les centres villes d'Europe de l'Ouest.



Quant au revêtement du sol ils sont révélateurs de la superposition des travaux selon les époques de réalisation :

- Pavés en basalte appareillés en demi-cercle très soignés que l'on rencontre près d'anciennes usines (18^{ème}),
- Bitume couvrant les grands axes de circulation mixte accueillant des sites propres aux tramways, la grande circulation automobile et les deux roues,
- Les terre-pleins, omniprésents entre les voies, sont mal entretenus,
- Les pelouses manquent d'entretien,
- Les cheminements piétonniers sont en général sur du sol non stabilisé, inscrits aux cœurs des îlots et manquent d'éclairage public. Pourtant, l'existence de lampadaires datant du 19^{ème} siècle démontre un souci d'éclairage public de qualité.

L'espace central d'IVANOVO est typique d'une ville russe : l'activité économique et les aménagements sont concentrés en centre ville, tout en préservant les implantations historiques d'origine agricole ou jardins familiaux qui encore aujourd'hui sont un des fondements de l'économie locale toujours exercé par un grand nombre de citoyens.

La ville d'IVANOVO possède beaucoup d'atouts culturels architecturaux datant des seizièmes, dix septièmes et dix huitièmes siècles. A l'initiative du gouvernement central, des investissements internationaux vont permettre de remettre en valeur son patrimoine et ainsi participer à un renouveau économique.

Environ 5 lignes de bus traversent la ville ; plusieurs lignes de tramway en site propre y circulent également. Ce réseau est en voie de développement afin de s'inscrire dans un concept de développement durable.

Ce réseau est complété par un parc de taxis intervenant à l'échelle de la ville ; il est complété par un système qualifiable de « taxis brousse » reliant la ville d'IVANOVO à son environnement régional.

3-2-4 Les cinq vérités sur la ville de Yuzha

A l'exception des grandes villes – capitales régionales de la Russie, l'urbanisation soviétique reproduisait, sur l'ensemble du territoire, le même modèle de forme urbaine ; résumant là encore la philosophie socialiste de l'égalitarisme, dont les grandes caractéristiques peuvent se résumer ainsi :

- 1) *Organisation spatiale peu serrée* faite de nombreuses fractures entre les éléments constituant l'espace : architecture sans ville donc ville sans architecture. L'espace public n'existe pas, oubliant ce lieu qui garantissait la représentation de la société urbaine qui l'investit au profit d'un système proche du dortoir.

La ville de YUZHA n'a désormais plus de schéma urbain d'aménagement ou de règlement d'urbanisme ; corollaire de cette volonté de changement les moyens

communaux de contrôle et de régulation de son urbanisation n'existent pas. Le désordre fonctionnel non contrôlé, que cette nouvelle politique génère, sera la marque du manque d'organisation spatiale particularisme du nouveau mode de pensée. Ainsi, sur la grande place centrale de la ville, l'on trouve un mélange fonctionnel surprenant entre une place, un parc, un grand carrefour, plusieurs aires de jeux et des espaces de stockage pour les commerces adjacents.

- 2) *Réseaux viaires flottants* : la durée de vie des infrastructures et des réseaux est, en général, supérieure à celle des constructions. Il est donc plus facile d'échanger un bâtiment que de changer le tracé d'une rue.

A YUZHA, les infrastructures ne sont pas des éléments fixes, depuis les années soixante, les infrastructures viaires n'ont fait l'objet d'aucune réparations ni même du plus basique entretien. Les anciennes rues se détériorent et disparaissent ; les chemins, non goudronnés changent d'emplacement, ils disparaissent à leur tour, d'autres émergent à des endroits non attendus. Les cheminements piétonniers croisent l'ensemble de ce réseau de pseudo rues au point de devenir les véritables voies structurantes. La configuration générale change modifiant ainsi la morphologie de la ville, elle s'adapte en fonction de l'actualité des besoins.

- 3) *Valorisation d'espaces privés au lieu de croissance urbaine publique* : au cours des vingt dernières années du vingtième siècle, la ville n'a pas investi dans la construction publique en revanche la population investit dans la mise à niveau des constructions privées : les maisons en bois avec lien Internet, sans être raccordées au réseau d'assainissement, sont devenues monnaie courante.
- 4) *Ruines* : les équipements publics, construits, entre les deux guerres, à l'époque de l'industrialisation afin de structurer le centre ville, ont cessé de fonctionner et tombent en ruines, il en résultera une absence de représentation sociale et urbaine.
- 5) *La ville verte* : Au milieu des années 90, environ 60 % de la population russe assurait sa survie quotidienne grâce à une exploitation personnelle vivrière. A YUZHA, aujourd'hui encore, la situation n'a pas changé. La végétation volontaire ou de reconquête naturelle prend de plus en plus de place dans la ville.

A l'image de beaucoup d'autres villes russes, la modernisation de la ville de YUZHA ne dépend pas directement d'une croissance économique à retrouver. YUZHA représente une ville en situation de pauvreté communale durable dans laquelle la survie individuelle est la base même du système social.

Le rétablissement de l'ancienne urbanité est désormais impossible ; il faut re-inventer et moderniser le peu de substance restante, mais il conviendra de le faire autrement et sous une forme émergente : une structure spatiale nouvelle basée sur l'absence de densité urbaine.

3-2-5 L'économie souterraine

Conséquence de toutes les considérations évoquées auparavant de déstructuration sociale, de poussée du chômage, d'absence d'administration, etc. la Russie, en

1999, verra une évaluation de son économie souterraine atteindre 40,9 % de son activité économique générale ; à titre d'exemple, et selon de modes proches de calcul, les estimations donnaient les chiffres suivants : pour l'Allemagne unifiée (16 %), pour la Grande Bretagne 12,7 %, pour le Japon 11,2 % et pour les Etats Unis 8,7 %.

Dans un chômage qui se situe au dessus des 30 %, les techniques anciennes de survie russes se sont redéveloppées. Les techniques individuelles, se trouvent au sein du réseau familial et amical, elles consistent en un enchaînement informel de toutes sortes de prestation de service et de fourniture alimentaire sur une vaste échelle.

Des sociologues moscovites ont mis en lumière à quel point la crise de la transformation économique post-soviétique a su dépasser le niveau classique de la seule culture vivrière des datchas et des jardins familiaux pour atteindre toutes les formes de la vie (services aux personnes et aux biens).

Un autre aspect de cette forme d'économie fut l'importance croissante du troc. Déjà pratique déjà courante sous le régime socialiste, il se généralisa dans les années 90, devenant le mode principal d'échange socialo économique. Les raisons de cet engouement se trouvent dans l'absence de banques de commerce, la disparition du système d'acheminement et de livraison centralisé, la difficulté d'obtenir des contractualisations. Un des exemples de son ampleur sera la création en Ukraine de sa propre monnaie afin d'exclure certains acteurs du marché.

Chapitre 4 : Les concepts d'intervention et les potentialités

Quatre grandes approches sont envisageables pour les villes en rétrécissement :

La ville en démolition : les villes s'adaptent, au travers des démolitions, aux nécessités d'espaces et à la réduction du besoin en logements. Ce phénomène a toujours existé dans l'histoire urbaine. Avec l'évolution récente des villes, la démolition prend une autre dimension, elle est une finalité en elle-même et ne se traduit pas forcément par un programme de nouvelles constructions.

Les friches, les espaces sauvages repartis dans le tissu urbain, les forêts sombres, les surfaces en transformation, les espaces urbains de découverte naturelle ; autant d'espaces en devenir, autant d'approches de restructuration possible, autant de portes ouvertes à l'imagination pour le devenir des « shrinking cities ». Si le rétrécissement urbain et sa restructuration produisent de nouveaux espaces, il s'accompagne de nombreuses questions liées aux stratégies tant de développement durable, de respect et d'anticipation de l'avenir sans oublier le volet financier. Comment faire face à l'ensemble des enjeux à partir du moment où les budgets municipaux font défaut ?

Il semble réducteur de porter un regard uniquement sur le seul aspect du rétrécissement des villes quand cela se traduit par une chance de

croissance, de renouvellement et de créativité. Le déclin des villes et leur renaissance, parfois même leur disparition complète font partie de l'histoire urbaine ; ce phénomène est souvent oublié, de nos jours, notamment dans l'Europe d'après-guerre où la reconstruction s'est inscrite dans un esprit de croissance et d'extension urbaine.

Ainsi sont conçus les règlements d'urbanisme de nos villes.

Dans des territoires plus vastes avec des enjeux historiques différents, comme en Asie ou en Amérique du Nord, la disparition des villes est plus facilement acceptée qu'en Europe.

Les mouvements sociologiques, le développement des mégapoles au détriment des villes moyennes ou petites, l'éloignement des moyens de production lourds des cœurs de ville, la gestion des espaces non urbanisés nécessitent d'accepter que les friches urbaines soient devenues des éléments fondamentaux du développement urbain, dans un esprit emprunt de développement durable.

Qu'en est-il sur le plan pratique ?

L'expérience vécue à Leipzig pourrait éventuellement servir d'exemple : comment reconquérir d'anciennes friches de façon intelligente sans fournir un apport important d'investissement ?

Une nouvelle approche liée à une réflexion sur l'opportunité de reconvertir et de leur donner une nouvelle vie « planifiée » s'est récemment faite jour. Le principe consisterait à les laisser évoluer « écologiquement » selon leurs propres « impulsions naturelles ».

Pour une bonne application de ce choix, toute dérive vers un abandon ou vers un vandalisme doit demeurer exclue ; les espaces resteront sous un minimum de contrôle, exercé par des professionnels. Ce genre de projets nécessite une infrastructure de parkings, de transports en commun, etc.

A Berlin, un paysagiste a développé un concept semblable lors de la requalification du « Mauerpark », une bande de terrain longeant l'ancien mur a été aménagée en « parc sauvage » comportant des bassins d'eau et des pelouses laissés à leur propre destin.

Un des aspects de l'expérience était porté par la conviction que ces lieux, quelque soit l'état de leur évolution, devenaient des exemples très riches sur le plan esthétique et écologique. Les aménageurs étaient très attachés à l'ouverture et à la fréquentation de l'ensemble de ces espaces par le public.

Ce « développement sauvage contrôlé » antinomique d'un espace « industrialisé » était assuré par un petit nombre d'agents horticoles. Ils ont, eux même, alimenté le concept afin d'éviter les lieux accidentogènes et inventé des parcours pédagogiques au travers d'aménagements de cheminements piétonniers simples. Les adolescents et les enfants à bas âge

trouvent ici leurs espaces de jeux, de découverte et de liberté contrairement aux autres aménagements citadins situés en plein tissu urbain dense.

En 2002, à Leipzig, environ 100 ha se trouvaient aménagés selon ce principe.

Le fondement foncier est organisé au travers de beaux emphytéotiques de longue durée souscrits par le Lander avec les anciens propriétaires des friches. Les financements étant assurés par ce même Lander.

Un autre aspect de ces projets est son volet social. Il offre une opportunité d'insertion au travers d'associations qui interviennent librement sur ces espaces à reconvertir puis à maintenir et à des travailleurs sociaux de s'intéresser positivement à leur région en déclin et de participer à son évolution durable.

La devise du « do-it-yourself » est omniprésente et poussée par les autorités ; la crise et le manque de moyens des organisations étatiques ou des collectivités territoriales est bien identifié. Elles font systématiquement appel à l'auto - organisation économique, culturelle et sociale.

4-1 La ville éphémère

L'abondance d'espaces libres et non occupés ouvre la porte à de nombreuses potentialités. De nouveaux acteurs spontanés entrent en jeu afin d'expérimenter, au travers de nouveaux usages, de nouvelles interactions et de nouvelles formes de coopération. On connaît l'effet des interventions intermédiaires : elles sont souvent l'embryon d'installations de longue durée.

Il existe dans de nombreuses anciennes zones d'extension urbaine (région de la Ruhr et autour de Stuttgart ou Munich en Allemagne) des scénarii de réaffectation territoriale éphémères. Quel usage développer quand le budget communal n'est pas en mesure de suivre ? Les urbanistes se retrouvent face à des recherches d'idées et de solutions pour rendre des paysages urbains vivables à partir du moment où ils se situent désormais dans un contexte sub-urbanisé.

Comment ordonnancer le chaos

Est-il possible de tirer parti des friches et des tissus perforés et résiduels afin de créer une ville attractive et urbaine ?

A quoi ressemblera demain le paysage urbain qui est en mutation permanente qu'il s'agisse de style d'architectures, de paysages culturels ou de matériaux de construction ?

Le seul élément durable dans nos espaces urbains semble être le changement permanent des situations et des aménagements. Ce

phénomène concerne autant les extensions urbaines que les villes en rétrécissement.

Les urbanistes ou les paysagistes cherchent, au travers de leurs projets, à gérer et à orienter la création de structures urbaines nouvelles et originales. Un problème restera latent, celui des espaces interstitiels pour lesquels les professionnels estiment de ne pas avoir à assumer leurs enjeux. Aménager de nouveaux espaces « en liberté » devient un véritable défi.

Le besoin d'organiser le paysage est issu d'un besoin d'harmonie ; il doit aussi permettre de se protéger et lever des craintes et des incertitudes.

Afin d'apporter une solution à la question des villes en rétrécissement, les municipalités cherchent, au travers d'une nouvelle forme de planification urbaine, à élaborer une structure urbaine originale. Elles cherchent à éviter un développement urbain sauvage.

Si les structures datant de l'époque des fondateurs disparaissent, comme c'est le cas dans la partie Est de Leipzig, là où la ville a aménagé sa « forêt sombre », les nouvelles limites urbaines sont là pour générer un nouvel ordre.

Le provisoire « laisser à soi-même » des friches industrielles ou urbaines ne peut être accepté que quand il se situe dans un cadre établi d'aménagement.

Ce phénomène est clairement perceptible dans le concept d'aménagement des quartiers Est de la ville de Leipzig ; l'espace libre doit répondre à deux obligations : apporter « du sauvage, de la Wildnis », mais également assumer la continuité de la ville sociale et urbaine.

A Leipzig se pratique le maintien de l'aménagement paysager sans un investissement financier important qui s'inscrit dans l'esprit de la ville ancienne. La ville craint la reprise des quartiers abandonnés par des promoteurs.

4-2 La ville en communication

Les villes sont des lieux de communication et d'échange.

Les éléments de base de ce que l'on peut appeler le sens même de l'urbanité, entrent en crise à partir du moment où le rétrécissement devient l'élément majeur de l'évolution de la ville. Le départ des foyers, des jeunes, la diminution du dynamisme économique, la démolition partielle du tissu urbain, la fragmentation et l'introversión des villes les conduisent à une atrophisation irréversible.

Les relations entre les citoyens et les acteurs de la ville s'établissent sur de nouvelles bases. De nouvelles démarches de re-évaluation ou d'auto-présentation peuvent s'établir afin de mettre en place des projets inédits de communication dans l'intérêt de promouvoir une nouvelle image économique ou touristique de la ville.

L'imagination produit des images du passé et de l'avenir d'une ville. La question du marketing se pose.

A la fin de l'ère industrielle, il semble indispensable que les aménageurs et les urbanistes prennent conscience de la fonction, de la perception et du potentiel d'usage des espaces urbains désormais rendus libres.

Mondialement, notre société vit de plus en plus de façon urbanisée. En revanche, elle porte certainement en elle un potentiel permettant d'intégrer des lieux de découverte et de créer des paysages verdoyants à l'intérieur de la structure urbaine. Ceci peut également signifier un changement de concept de la ville européenne compacte, seul principe aujourd'hui reconnu, accepté et stable.

La ville en tant que mixité de tissu urbanisé et d'espace paysager, laissera-t-elle définitivement derrière elle le produit de l'ère industrielle qu'est celui de la ville compacte ?

Chapitre 5 : Le rétrécissement, peut-il être vécu comme une chance ?

5-1 Quelles stratégies de réponse ?

Tant à Leipzig qu'à Halle où à Ivanovo l'on se trouve confronté à l'antagonisme des théories du rétrécissement et celles de l'éclatement urbain. L'un des éléments de réponse se trouve dans le schéma prôné dans nos propres pays au cours des dernières années, celui de démolir pour reconstruire

Par la démolition et/ou déconstruction, les villes seront adaptées à leurs nouveaux besoins tout en réduisant les surfaces devenues inutilisées ou obsolètes. Quand on regarde l'histoire de l'urbanisme, on a toujours démolit pour faire la place à de nouvelles constructions. Aujourd'hui, la déconstruction de bâtiments ou de quartiers

de villes atteint une toute nouvelle dimension : elle est l'objet d'elle-même, déconstruire devient un sujet en soit.

Comment alors envisager la question de la ville mourante : quelle signification donner à l'espace des villes qui disparaissent de la carte de ce monde ? Serions-nous revenus à une nouvelle forme de la fin de la ruée vers l'or avec ses villes fantômes ; cette expérience peu-elle être prise pour modèle ?

Certaines approches globales de solutions ont fait l'objet de travaux dans le cadre de sujets de recherche comme « La Démolition Planifiée » objet de l'étude PUCA « *Aujourd'hui la démolition dans la rénovation urbaine* » ayant fait l'objet d'un rapport final en octobre 2004.

5-2 Qu'en est-il des infrastructures ?

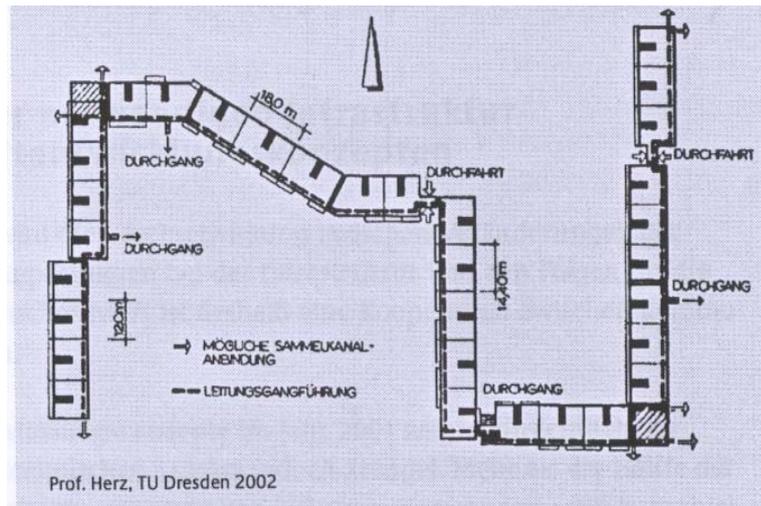
La chute du mur de Berlin aura, comme nous l'avons constaté un triple effet dans l'ancienne Allemagne de l'Est, celui du départ des habitants, celui de la chute de l'activité économique et le constat de l'obsolescence de nombreuses installations. Si les réseaux de toutes nature seront à revoir, leur mode de gestion sera remis en cause.

Dans le domaine de l'eau potable, la réduction du nombre des habitants par logement (de trois à deux personnes) joint à la vacance d'un grand nombre d'habitation, se traduira par une chute phénoménale de la consommation (de 220 à 80 litres par jour et par logement). A cela s'ajoutera une réduction de près de 70% de la consommation des usages industriels. La détérioration du service sera immédiate avec, en particulier, des risques pour la santé publiques (la stagnation des eaux dans les réseaux conduisant à la prolifération de certaines bactéries).

Il en est de même pour le chauffage urbain.

De manière plus directe, il en résulte une forte augmentation des charges par habitant. Qui devra payer ?

- Quel management de la part des concessionnaires (gaz, électricité, eau, etc.) qui se trouvent face à une perte de rentabilité de leurs installations ?
- Quelle adaptation de l'infrastructure souterraine et routière ? (environ 70 m linéaires par personne de câbles et de réseau existant en sous-sol dont 45 ml sous les voies publiques). Le schéma ci-dessous est un élément de réponse à la nécessaire adaptation des réseaux à la démolition de grands ensembles



- Quel traitement des sols pollués par l'incurie des anciens responsables ; dans le centre de Halle l'on trouve des polluants graves sur les site d'une ancienne unités de gazéification (goudrons, ammoniac, alcalis, cyanures, cendres diverse,..)

5-3 Les enjeux pour la ville de Leipzig

Il nous a paru indispensable, afin de mieux mesure les enjeux, de synthétiser sur un tableau quelques données propres à la ville de Leipzig

Réseau d'infrastructure	Ml/pers onne	Euro/ml	Coût de rénovation Total Euro	Coût de rénovation Euro/personne
Assainissement	18	400	576 Mrd.	7.200
Eau potable	8	200	128 Mrd.	1.600
Gaz	5	200	80 Mrd.	1.000
chauffage urbain	0,6	800	38 Mrd.	500
Electricité	20	120	192 Mrd.	2.400
Télécommunicati on	18	100	144 Mrd.	1.800
Total	69,6		1158 Mrd.	14.500

Source : Prof. Hertz, TU Dresde, 2002

Les guides d'accompagnement urbain mis en place conjointement par le Ministère et la GdW:

5-4 Changer l'usage et la destination

Le surplus d'espaces extérieurs libres ouvre des possibilités d'actions nouvelles. Au lieu de prévoir des usages nouveaux de longue durée, s'installent des activités parfois éphémères d'acteurs nouveaux en manque de moyens importants.

Au travers de nouveaux usages s'instaurent de nouvelles formes de coopération, elles créent de interactions sociales et transforment le capital culturel préexistant.

Tous les espaces libres ne trouvent pas d'occupants stables et les actions éphémères restent ce qu'elles sont, ... éphémères. Pour autant, parfois, elles constituent les embryons pour d'évolutions plus stables et plus durables.

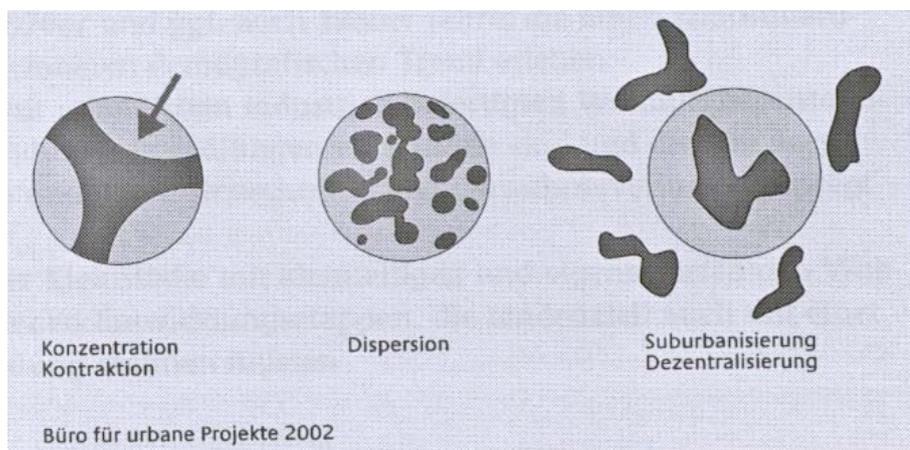
La contraction peut aussi conduire à rendre à la nature des lieux de valeur topographique et paysagère adaptée, cela vise en particulier les périphéries. Transformer les villes en un paysage verdoyant sera l'une des théories (Naturalia / urban green as a key for sustainable cities)

5-5 Réorganiser

Une chance est de pouvoir s'organiser soi même, la force de l'auto - organisation est souvent favorable aux évolutions sociales et économiques dès lors qu'elle reste limitée.

L'on ne saurait imaginer un degré de responsabilisation, individuelle ou de petits groupes, important venant en remplacement des obligations étatiques. Ou bien, peut on créer des espaces d'innovation pour ceux qui ont un peu de pouvoir à l'image de théoriciens anglo-saxons du « do your-self your town ».

Divers grands schémas d'organisation sont repris dans la figure ci-dessous :



Contraction - poly-nucléaire - dispersion: trois concepts de répondre au rétrécissement

La contraction est une approche offensive de la question, elle permet de rendre à la nature les lieux de haute valeur topographique et paysagère, vise les périphéries.

Le développement poly-nucléaire, avec le renforcement des pôles existants et l'agrandissement de l'espace public ; permettant ainsi de consolider les quartiers à caractéristiques « perforées » dans leur évolution d'éclatement.

La dispersion est un système spatial ouvert qui permet de prévoir de façon intercommunal il s'agit, en l'espèce d'une approche plutôt défensive.

5-6 Imaginer et communiquer

Les villes sont, par définition, des lieux de communication et d'échange ; pourtant, ces conditions de base de l'urbanité peuvent se trouver en danger avec les phénomènes de départ de population, de fragilisation de certains de ses membres, de fragmentation et d'introversio

Il faut donc imaginer de tisser de nouveaux liens de communication entre ceux qui sont partis et ceux qui restent ...

Les nouvelles situations permettent de juger de nouveau la situation urbaine ainsi, l'espace public peut bénéficier de nouveau de la tension des échanges des différents acteurs et de leur qualité.

5-7 Quelques questions pragmatiques

Les principales questions soulevées par les acteurs de l'urbain, et pour lesquelles le secteur de la recherche (DIFU, IRS, etc.) est en train d'élaborer des réponses parallèlement à la mise en place des outils opérationnels et de financements, se résument ainsi :

- Comment sécuriser les bâtiments en attente de déconstruction et comment sécuriser le patrimoine vacant sur le plan technique et financier puisque l'on ne peut pas tout démolir d'un coup ?
- Quelle est la position adoptée par les services de protection des monuments historiques en ce qui concerne les démolitions dans les anciens quartiers centraux ? Apparemment, cette question ne se pose pas en tissu périurbain.
- Comment régler l'antagonisme de la conservation face à celui – « plus comptable » – de la démolition ?
- Quelle est l'adaptabilité des instruments de planification urbaine ? (cf. B-Plan réduction et suppression des droits à construire / suppression des terrains en attente d'urbanisation, partie non urbanisée en centre ville ... §§ 34 /35 Bau G)
- Quel statut pour les terrains durablement vacants ?
- Quel dédommagement ou péréquation pour la moins-value des terrains libérés ?
- Quelle péréquation ou échange d'intérêts entre sociétés HLM ou d'autres propriétaires de logements à démolir ?
- Quel traitement rapide des baux commerciaux ... ?

Ce premier train de question peut être complété par les suivantes :

- Une politique pour lutter contre la sub-urbanisation peut elle exister ?
- Comment réduire les prix de foncier ou de location en centre ville ?
- Pourquoi une taxe foncière est-elle prélevée sur les friches ?
- Comment rendre la ville attractive pour les enfants (modes de garde, écoles, stationnement, espaces verts..) ?
- Faut-il augmenter les dépenses pour le transport communal via des taxes ?
- Comment concilier politique d'investissement local social et gestion financière ?
- Comment maintenir les jeunes familles ou celles à faible revenu en ville ?
- Comment gérer les relations contractuelles à long terme entre les concessionnaires et les sociétés HLM,
- Qui finance les interventions sur les réseaux à l'extérieur des périmètres des démolitions et à l'extérieur des périmètres de subventions ?
- Comment inventer un système de prix équitable du foncier en fonction de la densité d'urbanisation, quel moyen de régulation ?

5-8 Mise en place d'outils d'observation de la vacance des logements et relogement des habitants

- Mise en place de structure de monitoring des projets,
- Mise en place des structures de réflexion sur l'adaptabilité des outils juridiques d'aménagement urbain.

5-9 Les risques identifiés par les acteurs du terrain :

- La prévision du nombre de logements vacants, envisageable aujourd'hui, ne sera-telle pas mise à mal avec la migration liée à l'ouverture vers l'Europe Centrale,
- Quelle dimension socio-économique pour le programme de démolitions ? 40 % des logements vacants seront à démolir dans les 10 ans à venir. Ce montant est critiqué par les acteurs de la profession qui souvent préfèrent le changement d'usage, la mise en veille du patrimoine ou encore, un changement des politiques d'immigration et du développement économique des villes.
- Quelle force donner ou quelle place laisser à une régulation normale du marché ?
- Les conditions de subventions sont encore confuses : l'Etat allemand apportera 35 Millions d'Euros /an, sous condition que les Länder apportent autant, ce qui ne semble pas être faisable. Ce montant n'inclut pas l'abandon des dettes liées aux conventions de l'Ex-RDA.

Un appartement conventionné est subventionné à hauteur de 5.000 Euros, on peut ainsi « sortir du marché » 7000 logements /an, soit 70 000 logements en 10 ans. Mais, ce système de contrats entre les différents niveaux de financements trouve rapidement ses limites, les länder ou les communes ne sont pas en mesure d'assumer ces cofinancements compte tenu de leur fort endettement.

- La péréquation des charges en faveur des propriétaires futurs reste douteuse. Il n'existe aujourd'hui aucun modèle avéré praticable qui permettrait aux nombreux propriétaires privés des centres villes de participer à la démolition.
-
- Tous les acteurs enregistrent des pertes dans leurs comptes d'exploitation à cause de la grande vacance, des faibles niveaux des loyers liés à la situation économique difficile en ex-RDA et des impayés.
- On calcule que les frais liés aux démolitions y compris les charges annexes seraient d'environ 48.000 Euro par logement sans compter la perte de la dette liée au conventionnement. Au lieu de s'appuyer sur la seule et hypothétique solvabilité des propriétaires, il paraîtrait plus réaliste de se baser sur la mise en place des diverses lignes de subventions des Länder et de l'Etat avec le soutien européen (programme URBAN et EFRE)
- Il faudrait une **approche complexe et transversale** qui ne viserait pas uniquement la démolition de logements sociaux, mais s'intégrerait dans des réflexions plus vastes à l'échelle du territoire, à l'économie et aux politiques d'immigration.
- Le risque d'illusions conceptuelles est énoncé : il ne s'agit plus actuellement de repenser de nouvelles idéologies urbaines à l'échelle de la ville. La démolition annoncée de 40–50 % des logements dans les grands ensembles semble irréaliste ; les relations particulièrement complexes avec les propriétaires privés dans les anciens centres ne permettent pas de créer une offre correspondante à la diversité des besoins des locataires sortants des grands ensembles, ni à leurs moyens financiers.

Chapitre 6 : Eléments de logique financière

Dès que l'on évoque le sujet de la logique financière appliquée au logement qu'il soit social ou non, il convient de conserver en mémoire que l'objectif n'est pas tant de trouver une réponse à un soucis financier propre au bailleur social que de mettre en œuvre ce pourquoi il est destiné : offrir un logement à un loyer qui soit le plus modéré possible.

- 6.1 Le maquis des financements : il s'agit bien souvent d'une véritable chasse au trésor des subventions et de tenter de combiner l'entrecroisement des types d'action et de financement. Le système des aides à l'habitat social tel qu'il est en place depuis de nombreuses décennies, est devenu si complexe que la question de l'efficacité de l'intervention publique s'impose à l'évidence : aides à la personne, aides à la construction (subventions de l'état, des régions, des länder ou des communes, prêts à taux réduits), aides à la réhabilitation, aides au bailleur (incitations fiscales via les taxes liées à l'immeuble, via les modes d'amortissements), origine des ressources financières , etc.
- 6.2 Plan stratégique de gestion du patrimoine. Les raisons qui prévalent aux décisions d'évolution lourde du patrimoine bâti tiennent à la fois à des raisons techniques (obsolescence ou inadaptation du bâti) voire lourdes (structure du bâti, fondations, ...), à des raisons locales (déqualification de l'environnement résidentiel) et à des raisons économiques (modification du niveau de la demande) ; enfin, la dégradation de la vie

économique et sociale et de la sécurité deviennent des facteurs déclenchant de plus en plus important.

Pour répondre à ces observations, et ne pas retomber dans les écueils rencontrés, il apparaît souhaitable que tout nouveau projet urbain puisse s'accompagner d'un plan patrimonial à long terme qui intégrera toutes les données liées aux remarques précédentes ainsi qu'un plan économique général à long terme (financement de l'infrastructure, compte d'exploitation et d'équilibre incluant le maintien à niveau technique des équipements publics).

6.3 L'immobilier et le patrimonial.

Les constructions ont souvent été réalisées depuis plusieurs décennies, voir depuis des siècles. Entre ce moment et aujourd'hui, l'environnement foncier, économique et urbain a beaucoup évolué générant une création de valeur certaine. Il semblerait que l'époque de l'expansion urbaine et de cette création récurrente de valeurs arrive à son terme ou tout au moins devrait récurrente un fort ralentissement. L'évolution imaginable sera très variable selon le futur usage : passage d'un immobilier bâti à un autre bâti, opposition non bâti à bâti, mise en friche ou transformation en paysage et d'une certaine façon retour à la nature. Cette création est-elle mobilisable financièrement, partiellement ou totalement dans le cadre d'un nouveau projet ?

En question sous-jacente, la notion du partage de la création de valeur ou de sa perte va se poser. Les constructions ont été réalisées et/ou gérées avec de fortes participations publiques et privées (subventions directes, taux privilégiés, aides aux locataires..). Dans l'hypothèse où la réalisation de cette création de valeur peut exister, un retour doit-il être envisagé, et à qui, ou servir au financement de nouveaux bâtis, un droit des subventionneurs est-il envisageable ? Inversement, que faire en absence de création de valeur ?

L'évolution des approches socio – éco - environnementales se traduit, en particulier, par la nécessité d'intégrer des notions de développement durable et de haute qualité environnementale. Cela s'exprimera par la gestion et l'économie de l'espace construit mais aussi dans la lutte contre les friches, les espaces non bâtis et les paysages, qu'elles soient existantes ou en devenir.

Le dernier point qu'il nous paraît important de traiter est celui de la dualité du statut de bailleur dans un même ensemble (public, privé) ou celui de la mixité du statut de propriétaires privés et/ou publics dans un même immeuble. Les limites d'intervention des uns et des autres, dans un ensemble géographique homogène, sera à examiner (propriétaire foncier, propriétaire du bâti, propriétaire des espaces extérieurs et des espaces verts, propriétaire des voiries et parkings, etc.).

6.4 Nature, besoins et approche des financements

Le financement de l'habitat neuf (social, privé, individuel ou collectif) ou de sa réhabilitation a connu, au cours des dernières années, de nombreuses évolutions dans un objectif de sa simplification. Sa caractéristique reste toutefois celle d'un mécanisme standard et monopolistique. Ainsi, si l'on examine les nouveaux financements des constructions neuves, l'on constate que la complexité a pour ainsi dire disparue. Le régime des subventions d'état reste cependant complexe, il est spatialisé par la latitude d'appréciation qui est laissée aux communes.

Pour mieux en appréhender les différents mécanismes, prenons pour exemple le coût de la démolition vaste et simultanée de quartiers centraux ou périphériques à la ville qui doit faire l'objectif d'une analyse détaillée précise :

- financement de l'opération elle-même, incluant les sécurisations, les traitements du sol, le verdissement ;
- la charge de la sortie des financements précédents et le coût de la mise en attente des subventions ou le paiement pénalités de remboursement anticipé ;
- les subventions et le financement de l'opération (GdW, Bundesverband Deutscher Wohnungsunternehmen, subventions des Länder et d'état) ;
- le relogement, le suivi économique et social, le réaménagement des locaux d'accueil en rétrécissement.

Afin de réaliser le financement de l'opération de démolition elle-même, il conviendra d'intégrer les nouveaux modes d'intervention proposés.

L'accompagnement financier tiendra compte des éléments suivants :

- la subvention d'état pour la démolition est de ? % du montant de l'opération, elle peut être portée à 50% dans certains cas (bailleurs en difficulté) ;
- la subvention pour remboursement du capital restant du sur emprunts de construction peut atteindre 30% ?

Enfin il conviendra de mesurer les impacts indirects liés aux décisions de démolition massive ou aux restructurations lourdes :

- la démolition ou la restructuration lourde se traduira par une vacance préalable importante qui aura une incidence sur le taux de remplissage de l'ensemble immobilier concerné Il en résultera, pour le bailleur, une diminution des ses ressources et donc une perte de son autofinancement. La conséquence qui risque d'en découler, en particulier dans le cas d'une opération longue, est celle d'une augmentation progressive des loyers des logements et de la charge de l'infrastructure restante. Cette augmentation sera rendue d'autant plus possible par la mise à disposition des nouveaux espaces et usages issus de l'opération elle-même.
- pour l'occupant en cas de relogement, il faudra mesurer toutes les implications liées à un déplacement et en particulier, le coût du déménagement et du relogement, les incidences financières liées aux cautions ou à la remise en état ou au goût du locataire du nouveau logement.

6.5 Ingénierie financière

L'ingénierie financière sera différente selon que l'on se situe dans le cadre de l'une des deux options que sont la démolition ou la rénovation. Avec les incidences comptables ou fiscales que cela aura sur les comptes des acteurs intervenants.

Si l'objectif assigné à la comptabilité est d'enregistrer des opérations, selon que l'on soit dans le domaine public (séparation comptable entre investissement et fonctionnement) ou dans le domaine du droit privé (séparation comptable bilan – compte de résultat), les

conséquences seront fort différentes en terme de présentation, d'accès au financements et aux subventions, de résultat et de fiscalité.

Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, la multiplicité des acteurs et des intervenants et leur statut juridique sera la première pierre à l'édifice complexe qui tentera d'établir une cohabitation entre le domaine public et son pendant privée. Pour illustrer ce propos, le sous entretien chronique aura, dans un premier temps, une influence directe sur les comptes annuels des sociétés ou des organismes en les améliorant de manière sensible. Puis il pourra faire place à un investissement massif avec incidence annuelle inverse, si des provisions n'avaient été constituées préalablement, en créant des charges d'amortissement et de frais financiers qui seront tempérées par une réduction de la charge fiscale comme l'exonération de la taxe foncière pendant 15 ou 20 ans et l'apport de subventions ; une telle réalisation aura une forte incidence patrimoniale et bilancielle quand bien même elle n'est traduite en comptabilité directe pour laisser la place à des plus values latentes.

Annexe 1 : Les contacts locaux et nos correspondances

* Contact allemand permanent avec la ville d'IVANOVO :

Monsieur
Walter LUTZ
Ancien Secrétaire Général du CVJM d'Hanovre
Citoyen d'honneur de la ville jumelée d'IVANOVO

Alte Zollstrasse 33 A
30 900 WEDEMARK (OT ABBENSEN)
Allemagne

* Courrier de réponse au bourgmestre de la ville d'IVANOVO

Agence D'ARCHITECTURE Ch. AUE - B. JARRY – Associés
Urbanisme Développement des Territoires
Développement Durable
242 Boulevard Raspail
75014 Paris

à

Monsieur le Bourgmestre de la Ville D'IVANOVO
Alexander Gernovich FORMIN
6, Place de la Révolution

15 3001 IVANOVO
Russie

Paris, le 20 janvier 2008-01-17

Monsieur le Bourgmestre

Au premier lieu, l'Agence d'architecture et d'urbanisme Ch. AUE – B. JARRY & Associés vous souhaite personnellement, à votre administration et à tous ceux qui vous sont chers, une année 2008 épanouie, une bonne santé et remplie de succès pour vos projets.

Nous serions très heureux si cette année nous permettrait de vous rencontrer personnellement ainsi que vos collaborateurs et puis, enfin, votre ville – celle de laquelle nous avons déjà appris beaucoup d'informations.

Ainsi, nous avons accueilli avec beaucoup de plaisir votre courrier du 26 novembre 2007 dont on peut conclure que vous avez beaucoup avancé en ce qui concerne vos règlements d'urbanisme et que notre proposition d'intervention n'est pas arrivée au moment propice.

Nous avons compris également votre engagement pris face à votre population et qu'il n'est pas possible de mettre leurs avis et manifestations en cause.

Nous avons également accueilli avec compréhension l'information que la ville d'Ivanovo n'a pas tous les moyens budgétaires afin de financer des études ou des prestataires extérieurs.

Néanmoins : depuis plus d'une année, nous sommes en train de nous intéresser – malheureusement seulement de façon théorique – à votre ville, de son évolution économique et urbanistique.

Croyez nous, ce travail nous a rendu très curieux afin de rencontrer votre ville, de la sentir, d'apercevoir son ambiance.

Vous avez l'amabilité de nous proposer votre collaboration en ce qui concerne notre dossier de recherche.

Nous vous prononçons nos grands remerciements en ce qui concerne votre proposition.

Cette démarche relève quelques questions d'ordre pragmatique :

- Serait-il possible de nous faire parvenir une invitation officielle, laquelle nous permettrait d'obtenir un visa de séjour professionnel auprès de l'Ambassade russe en France ?
- A quel moment dans l'écoulement de l'année 2008 serait-il opportun pour vous et vos services de pouvoir nous accueillir dans votre ville ?
- Finalement, serait-il éventuellement possible de nous indiquer un hôtel convenable à IVANOVO ?

En vous remerciant d'avance de l'intérêt que vous avez voulu porter sur notre dossier, nous restons dans l'attente d'une réponse favorable et re-exprimant notre grand désir de pouvoir découvrir la ville d'IVANOVO.

Nous serions également très heureux de pouvoir vous accueillir personnellement et votre délégation à Paris afin de nous échanger sur nos approches urbanistiques et socio – économiques.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Bourgmestre, l'expression de nos sentiments dévoués.

Christa AUE
Architecte – Urbaniste

* Courrier de retour en provenance du bourgmestre de la ville d'IVANOVO



АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА ИВАНОВА
ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

153000, г. Иваново, пл. Революции, 6

16.11.2007 № 02-22-8249

На № 8/1 от 16.10.2007

Агентство ассоциированных членов
К. Ое – Б. Жарри
Франция, Париж 75014 Париж
242, бульвар Распай

Уважаемая Криста Ое!

Администрация города Иванова, рассмотрев Ваше предложение об установлении сотрудничества, а также предложение по проведению градостроительного исследования в городе Иванове, сообщает следующее.

В настоящее время представительными органами местного самоуправления принят Генеральный план города Иванова, который определяет стратегию развития города на период до 2025 года. Разрабатываются и в ближайшем будущем будут утверждены Правила землепользования и застройки города Иванова. Вышеуказанные документы, разработаны с учетом мнения общественности, выраженного путем проведения публичных слушаний.

Таким образом, концепция градостроительного развития территории города Иванова в целом определена, следовательно вопросы, предлагаемые Вами к исследованию, в данный период не являются для города актуальными в той степени, которая могла бы подвигнуть нас заключить контракты на проведение соответствующих исследований.

Учитывая вышеизложенное, сообщаем, что в случае проведения Вами градостроительного исследования в городе Иванове, Вы можете рассчитывать на определенное, не предполагающее финансирование, сотрудничество и помощь с нашей стороны.

С уважением,
Глава города Иванова

А.Фомин

Зотов Н.Н. 594531

Traduction :

L'administration de la ville d'IVANOVO et de la région d'IVANOVO :

Monsieur le Bourgmestre de la Ville D'IVANOVO
Alexander Gernovich FORMIN
6, Place de la Révolution

15 3001 IVANOVO
Russie

à

L'agence D'ARCHITECTURE Ch. AUE - B. JARRY – Associés
Urbanisme Développement des Territoires

Développement Durable
242 Boulevard Raspail
75014 Paris

Votre courrier du 16. 10 2007
IVANOVO, le 26 novembre 2007, document n° 02 –22 –82- 49

Chère Mme. Christa AUE,

L'administration de la ville d'IVANOVO a examiné de votre proposition relative à une coopération et votre démarche de recherche concernant l'évolution urbaine de la ville. Ils souhaitent vous faire part du message suivant :

Les autorités locales autonomes ont approuvé récemment un schéma directeur pour la ville d'IVANOVO fixant les orientations stratégiques d'aménagement portant jusqu'en l'an 2025.

Très prochainement, les règles d'occupation des sols, les questions de l'habitat et de la procédure du permis de construire seront élaborées et approuvées, l'ensemble de ces documents ayant trouvé une large approbation de l'opinion publique au travers de multiples évènements et de débats publics.

Ainsi, le concept du développement urbain de la ville d'Ivanovo est généralement établi pourquoi vos propositions de collaboration ne sont pas d'actualité pour la ville dans le sens qu'elles ne nous motivent pas de signer un contrat avec votre agence.

Sur la base es énoncées ci-dessus, nous souhaitons vous faire part du message suivant : au cas où vous souhaitez effectuer des recherches urbanistiques à IVANOVO, vous pouvez compter sur notre coopération et notre aide, à l'exception d'une participation financière.

Veillez agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées,

Le Bourgmestre de ka ville d'IVANOVO
Alexander Gernovich FOMIN.

Lettre à la mairie d'IVANOVO du 5 février 2007

Ла Дефанс : 5 февраля 2007

***ОБЪЕКТ: КОНТРАКТ НА ИССЛЕДОВАНИЕ F06.12/ 0600337- «
обчовление и перестройка районов »
Исследование под руководством Жана- Поля Блэ***

**DGURPCSA : Генеральная Дирекция по градостроительству,
урбанизму и жилищному планированию**

Телефон: 01 40 81 63 79 фкс: 01 40 81 63 78

Jean-PaulBlais@equipement.gouv.fr

В августе 2006 года, Министерство Транспортного оборудования сухопутного и морского туризма, поручило архитектурному бюро **SARL 18 июня** в составе Кристи Аувы и Бруно Жарри, провести исследовательскую работу по теме « **Упадок и рост городского населения во Франции и Европе**». Исследователи изначально обозначили первичный круг анализа на базе двух городов, Лйепцига в Германии и Иваново в России.

Заранее благодарим вас в обеспечении исследователям помощи и сотрудничества. И любезно просим оказать поддержку и связь с городскими структурами, населением, статистическими и архивными службами, а также прочими структурами, способными оказать благотворное и плодотворное решение задач исследовательской группы.

Мы будем рады поделиться результатами нашей работы и готовы, по окончании анализа, предоставить вам их письменные данные. Мы открыты к любым формам сотрудничества и готовы обсудить их в ходе визита группы.

Заранее признательны за поддержку и сотрудничество.

С уважением и почтением

Жана- Поля Блэ
Ответственный Департамата по динамике
городского строительства и оборудованию

Correspondances avec la mairie d'IVANOVO

Агентство ассоциированных членов К. Ое – Б. Жарри
Градостроительство – Развитие территорий
Долгосрочное развитие

Франция, Париж 75014 Париж

242, б-р Распай

тел.: 331 43 21 24 76

факс: 331 43 21 35 66

е-mail : caue@ae-jarry.com bjarry@ae-jarry.com

Торговое представительство России во Франции

Г-ну И. Простакову, Торгпреду
Г-же И. Малининой, ассистенту Торгпреда

Париж 75116
ля Фезандери
Париж, 14 августа 2007 г.

Уважаемый господин!

В продолжение телефонного разговора между г-ном Леонидом Шадриным, заместителем Торгпреда, и г-ном Жарри, а также письма, которое вам было направлено Мэрией города Иваново, просим Вас ознакомиться с прилагаемыми документами и передать их городу Иваново, а именно:

- описание нашей миссии и план проведения работ в рамках нашей программы,
- услуги, которые мы хотели бы предложить вашему вниманию.

Хотим также довести до Вашего сведения, что в рамках «Программы Президента РФ» наше агентство должно принять после ноябре текущего года г-жу Нину Курищеву, московского архитектора, которая имеет опыт работы по программам «Сжатые города», которые являются главным предметом нашей исследовательской работы.

Оставаясь в вашем распоряжении при необходимости предоставления дополнительной информации, просим принять уверения нашего глубокого уважения.

Криста Ое

Агентство ассоциированных членов К. Ое – Б. Жарри
Градостроительство – Развитие территорий
Долгосрочное развитие

Франция, Париж 75014 Париж
242, б-р Распай

тел.: 331 43 21 24 76

факс: 331 43 21 35 66

e-mail : caue@aue-jarry.com bjarry@aue-jarry.com

Торговому Представителю России во Франции
Г-ну И. Простакову

Париж 75116
49, ул. де ля Фезандери

Париж, 22 мая 2007 г.

Уважаемый господин Торгпред!

Еще раз выражаем нашу благодарность за прием, оказанный нам в Торгпредстве России во Франции 4 мая текущего года.

Мы довели до Вашего сведения, что наше агентство, уполномоченное провести исследование в соответствии с Планом Градостроения, Строительства и Архитектуры (ПГСА) по теме градостроительства и обустройства городов, высказывает пожелание выбрать город Иваново. Мы обратились к Вам с просьбой помочь нам установить контакты с различными представителями администрации этого города. Также мы отметили, что готовы оказать им необходимое содействие в рамках наших компетенций по вопросам градостроительства и долгосрочного развития территорий (Программа 21).

Мы довели до Вашего сведения, что должны встретиться с г-ном Лутц, почетным жителем города Иваново и немцем по национальности. Эта встреча состоялась 16 мая этого года.

Г-н Лутц отметил, что он посетил город Иваново в апреле этого года и в связи с этим встретился с г-ном В.М. Сверковым, Председателем Думы. Он вручил ему копию нашего письменного обращения и краткое описание работ, которые мы предполагаем провести. Г-н Сверков заверил нас, что передаст копию этого досье Губернатору города. Г-н Лутц также уточнил, что его содействие только дополняет ваше обращение к администрации города, в частности по вопросам организации встреч и получения необходимых приглашений для осуществления поездки.

Мы будем информировать Вас о проведении наших переговоров с уполномоченными лицами.

Остаемся в Вашем распоряжении и готовы Вам передать всю необходимую информацию, в ожидании нашей следующей встречи, просим Вас принять уверения нашего глубокого уважения.

Traduction en Russe de notre proposition de mission

Агентство ассоциированных членов К. Ое – Б. Жарри

Градостроительство – Развитие территорий
Долгосрочное развитие

Франция, Париж 75014 Париж
242, б-р Распай

тел.: 331 43 21 24 76

факс: 331 43 21 35 66

e-mail : caue@aue-jarry.com bjarry@aue-jarry.com

Париж, 14 августа 2007 г.

Вн.: **ТОРГОВОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ ВО ФРАНЦИИ, ПАРИЖ** □

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА, ОБОРУДОВАНИЯ, ТУРИЗМА И МОРЯ

ГЕНЕРАЛЬНАЯ ДИРЕКЦИЯ ГРАДОСТРОЕНИЯ, ЖИЛИЩНОГО И
КОММУНАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

ПЛАН ГРАДОСТРОЕНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, АРХИТЕКТУРЫ (ПГСА)

ПРОВЕДЕНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Кандидатура для проведения исследования «**Обновление и перестройка кварталов**»

Мандат на проведение исследования выдан: Агентство К. Ое – Б. Жарри
Градостроительство – Развитие
территорий

Долгосрочное развитие
Франция, Париж 75014 Париж
242, б-р Распай

Группа кандидатов:
урбанист

Криста ОЕ, архитектор-

Брюно ЖАРРИ, экономист

Нина КУРИЧЕВА, архитектор

(Москва)

Ответственное лицо по исследованию:
(дипломированный

Криста ОЕ, архитектор

инженер) -урбанист

«Перфорированный город» или новый городской беспорядок» в Восточной Европе □ -
взгляд на города ИВАНОВО и ЛЕЙПЦИГ

ВВЕДЕНИЕ: позиция нашего предложения в конкурсе ПГСА

Наше предложение по проведению исследовательских работ основано на решении вопросов, поставленных в общей проблематике конкурса ПГСА (стр.3):

«Обновление и перестройка кварталов» - предложение для конкурса на проведение исследования – сентябрь 2005 г.

1. Данное исследование должно предоставить аналитическую монографию двух европейских территорий, в частности, городов ИВАНОВО и ЛЕЙПЦИГА, два центра крупных социально-экономических преобразований с 1850 г. и, в частности, с 1989 г. Оно должно включать в себя диагностику и, по мере возможности, оценку последствий политики городского строительства: до, во время и после реализации проектов по сносу и перестройки ветхих строений городов.

2. Данное исследование должно охватывать длительные периоды перестройки территорий.

3. Данное исследование предполагает установление живых контактов с руководством администрации и специалистами городов ИВАНОВО и ЛЕЙПЦИГ, обмен опытом и сопровождение работ в ходе их исполнения.

ПРОБЛЕМАТИКА: Stadt - Umbau - «восстановление» или реконструкция» города?

После разрушения Берлинской стены в 1989 г. Восточную Германию, а также другие территории Восточной Европы захлестнула волна реконструкции городов, невиданная по силе в истории: в ЛЕЙПЦИГЕ 1,5 миллиона единиц жилья остаются свободными, доля вакантного жилья, анонсируемого арендодателями составляет в среднем 20-30%. В связи с этим, возникла необходимость сноса этих ветхих жилых построек, но, что удивительно, и большого количества частного жилья в центре города. Снос старого жилого фонда производится по требованию федерального правительства.

В ИВАНОВО заслуживает пристального внимания другой аспект проблематики последствий социально-экономических потрясений.

Это новое явление, получившее название «перфорированный город», является следствием полного сбоя гармоничного функционирования города в силу социально-экономической несостоятельности классического типа городов. Такое развитие градостроения является в настоящий момент специфичным для города ЛЕЙПЦИГ, что вызывает серьезную озабоченность территориальных органов администрации, которые часто не обладают достаточными финансовыми средствами, чтобы противостоять этому явлению. Таким образом, градостроителя оказываются «застигнутыми врасплох» перед такой ситуацией.

После 1989 г. обозначились 4 фактора, которые объясняют данный феномен:

- Перемещение экономического центра тяжести в сторону Западной Германии и территориальные изменения в России ставят новые экономические проблемы, связанные с импортом;

- Политика субсидирования программ строительства пригородных особняков в 90-х годах в периферийных городах восточной части Германии, и одновременно в России спад текстильного производства и поиск новых

экономических инициатив, способных оживить деятельность региона города ИВАНОВО;

- Перемещение крупных жилых массивов, а также жилищной части населения города в направлении пригорода в связи со строительством личных особняков, архитектурная и городская перестройка обветшалых жилых комплексов;

- Заброшенность на протяжении 40 лет домов 19 века в центральных кварталах ЛЕЙПЦИГА по идеологическим соображениям. Данные строения рассматривались как наследие капиталистического образа жизни, царившему до 1945 г. В городе ИВАНОВО придание особой значимости объектам архитектурно-промышленного наследия эпохи 1880-1930 годов и даже более раннего периода.

«Обновление и перестройка кварталов» - предложение для конкурса на проведение исследования – сентябрь 2005 г.

Каждый по-своему, оба города, ИВАНОВО и ЛЕЙПЦИГ, представляют своеобразную модель развития градостроения данного типа. Они являются «идеальным примером» данного процесса по мере того, как запустение начинает охватывать историческое наследие как центральных кварталов города, так и его менее аристократичную часть на периферии.

В 2000 г. в историческом центре города ЛЕЙПЦИГА 30% жилого фонда (37 000 единиц жилья из 108 000), возведенного в эпоху индустриализации (Gründerzeit = эпоха застройки 1850-1900 года) оставалось пустым. В «нереабилитированной» части исторического наследия свободная площадь составляла 71%, в то время как в «реабилитированной» зоне пустовало 24% площади!

Встает очень много вопросов касательно городов ИВАНОВО И ЛЕЙПЦИГ, на которые наше исследование могло бы предоставить ответы.

Если расширение городской сети строительства будет продолжаться, вовлекая в данный процесс крупные незастроенные или неэксплуатируемые участки в черте города, как это скажется на правильном и организованном функционировании города или квартала, на плотности городской застройки, на жителях города и городской инфраструктуре в целом (эксплуатация оборудования общественного назначения и сетей, работающих с неполной нагрузкой или устаревших, риск нарушения санитарных норм...)? Какова будет реакция трудящихся и администрации с точки зрения охраны окружающей среды и соблюдения экологических норм?

В обоих случаях, какова будет стоимость разрушения крупных устаревших инфраструктурных объектов и пустующих строений? Как обезопасить эксплуатируемые старые здания до их сноса и как продлить существование свободных объектов исторического наследия с финансовой и технической точек зрения, потому что невозможно все снести разом?

Начиная с какого размера и в каком контексте, незастроенные участки в черте города будут вызывать обесценение квартала? Как возрастает в России рыночная стоимость земельных участков в центре городов?

Какова позиция административных кругов по охране исторических памятников в связи с возникшими проблемами в старых кварталах центра города? Как определить и оценить значимость исторического центра города?

Как реагируют инструменты планирования градостроения на тенденции развития города? Этот вопрос особенно остро встает в российской системе планирования (сокращение и отмена прав на проведение строительных работ / произвольное застраивание земельных участков вне плана градостроения, неурбанизированная часть в центре города и т.д.)?

Каков будет статус земельных участков длительно пустующих? Какое предполагается возмещение убытков или перераспределение налогов по факту обесценения освободившихся участков? Существует ли в России или в Германии справочник землепользователей?

«Обновление и перестройка кварталов» - предложение для конкурса на проведение исследования – сентябрь 2005 г.

КОНЕЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ: какой тип реконструкции города и во имя какого уровня жизни населения?

Цель данного предложения по проведению исследовательских работ состоит в выявлении неизвестных механизмов, которые могут стать детонатором развертывания будущих сценариев развития городов в других частях Европы. Начиная с 1850 г. и на протяжении 18 лет городской перестройки с 1989 г., данное исследование предлагает создать углубленную монографию градостроения ИВАНОВО и ЛЕЙПЦИГА, и извлечь из неё объяснения эволюции этих территорий, их проблематику и их «стратегию принятия решений», столь богатую для извлечения уроков. Реализация и развитие определенных проектов градостроения в рамках данного исследования предполагаются на основе **профессиональных четко регламентированных контактов** с городской администрацией ИВАНОВО и ЛЕЙПЦИГА, а также, возможно, с некоторыми муниципальными службами Франции.

Возможно проведение сравнительного анализа с другим городом, который еще не определен в силу ограниченных сроков проведения данного конкурса.

ПРОВЕДЕНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

- Изучение проблематики на месте в России и в Германии (осуществляется немецкой стороной, подготовить миссию для ИВАНОВО);
- Разработка динамической базы данных и их оценки совместно с городами ИВАНОВО и ЛЕЙПЦИГ;
- Выявление местной динамики процесса управления проектами по разрушению / обновлению городских построек и полному сносу/реконструкции;
- Специфические особенности и элементы совпадений данных процессов с другими городами Восточной Европы;
- Выводы и рекомендации по переносу опыта на другие аналогичные исследования.

Notre proposition de coopération

*Агентство ассоциированных членов К. Ое – Б. Жарри
Градостроительств – Развитие территорий
Долгосрочное развитие*

*Франция, Париж 75014 Париж
242, б-р Распай*

тел.: 331 43 21 24 76

факс: 331 43 21 35 66

е-mail : caue@aue-jarry.com bjarry@aue-jarry.com

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ В ГОРОДЕ ИВАНОВО

В рамках контракта по исследованию, именуемым «Обновление и Обустройство кварталов» и проводимом совместно с французским Министерством транспорта, оборудования, туризма и моря (F 06.12/06600337), а также при активном содействии Торгового Представительства России во Франции в лице г-на И.Простакова, Торгпреда, и г-на Л. Шадрина, Заместителя Торгпреда, парижское Агентство по градостроительству и развитию территорий «К. Ое – Б. Жарри» решило выбрать в качестве объектов исследования города Иваново и Лейпциг.

В марте этого года Агентство познакомилось с г-ном Вальтером Лутцем, проживающим в Ганновере. Благодаря этому контакту удалось узнать о заинтересованности администрации города Иваново в установлении профессионального обмена информацией и, возможно, дальнейшего сотрудничества по волнующим и актуальным проблемам благоустройства территории города.

В зависимости от насущных потребностей города мы готовы разработать или «генеральную схему благоустройства города», или «рамочный план» (с минимальным содержанием юридического толка и юридического значения для третьих лиц), или «план градостроительного развития, или же «масштабный план по кварталам».

В случае необходимости, мы также готовы оказать вам содействие или разработать механизм взаимодействия с жителями города, так называемая «согласованность действий».

Министерство транспорта, оборудования, туризма и моря, наш генеральный заказчик, наблюдает с большим интересом за продвижением нашей исследовательской работы и будет готово сопровождать наши действия во взаимных интересах. Для нас этот факт является неоспоримой удачей!

Для установления профессионального сотрудничества, компетентного и серьезного, мы считаем необходимым изучить вопрос градостроения Иваново, а также аспекты его социально-экономической и культурной жизни.

Агентство «К. Ое – Б. Жарри», относясь с уважением к истории, понимает ограниченность своих знаний о городе: мы располагаем некоторыми сведениями об истории и актуальной жизни города Иваново. Эта информация основана в основном на субъективных и трогательных рассказах г-на Лутц, а также на выдержках из литературных произведений, в частности немецких, которые были приурочены к специализированной выставке. Посвященной городам (например, Филипп Освальт « Schrumpfende Städte », выставка 2005 г. при содействии института Гёте, Москвы и Иваново).

Наше агентство узнало, что город располагает очень богатым градостроительным и архитектурным наследием эпохи 20-х и 30-х годов, которое должно быть сохранено. Город Иваново имеет выгодное с точки зрения туризма историческое, культурное и экономическое расположение, а именно, близость маршрута «Золотое кольцо». Его аэропорт, закрытый с 1992 г., возобновил свое функционирование.

Несомненно, эти факты являются неоспоримыми преимуществами и требуют создание соответствующей инфраструктуры (транспорт, оборудование отелей и т.д.).

Кроме этого, наше агентство располагает накопленным длительным опытом в области реабилитации крупных жилищных массивов, построенных по блочному типу, с точки зрения благоустройства кварталов (пригород Парижа, Лиль и Берлин – Геллерсдорф).

Знания в данной области могли бы быть полезны при решении данного насущного вопроса, который может возникнуть в Иваново.

Исходя из вышесказанного, мы полагаем необходимым ознакомиться более детально с жилищными массивами города и его пригорода, обменяться мнениями с городской администрацией и специалистами. Данная предварительная работа позволила бы нам разработать методологию и поэтапный план участия нашего агентства, что было бы столь необходимо для внесения новых предложений и предоставления полезных объективных советов консультанта со стороны.

Наши компетенции и разработки для проведения соответствующих работ могли бы быть представлены следующим образом:

- диагностика ситуации в регионе, в городе и на местном рынке жилья ;
- диагностика юридической ситуации на основе градостроительных постановлений, законов и норм;
- разработка градостроительных норм, годных для сопоставления с объектами третьих сторон (после изучения российского законодательства в данной области);
- изучение и разработка документов по общественному транспорту и по охране окружающей среды;
- разработка различных планов и схем градостроения;

- *прогнозирование долгосрочного развития территории города и области.*

Courrier au Maire d'Ivanovo (octobre 2007), remis en main propre par Monsieur LUTZ en présence du Président POUTINE

*Агентство ассоциированных членов К. Ое – Б. Жарри
Градостроительств – Развитие территорий
Долгосрочное развитие*

*Франция, Париж 75014 Париж
242, б-р Распай
тел.: 331 43 21 24 76
факс: 331 43 21 35 66
e-mail : caue@aue-jarry.com bjarry@aue-jarry.com*

*Мэру города ИВАНОВО
Г-ну Александру Германовичу*

Формину

*153001 Иваново
Площадь революции, 6*

Париж, 07 августа 2007 г.

Уважаемый господин Мэр!

Парижское агентство «К. Ое – Б. Жарри» на протяжении 8 лет работает над различными проектами, связанными с архитектурой, градостроением и благоустройством территорий. В этом контексте оно также осуществляет исследовательские работы по заказу французского Министерства транспорта, оборудования, туризма и моря. Последнее текущее исследование касается проведения анализа на примере двух городов, ЛЕЙПЦИГ в Германии и ИВАНОВО в России, в целях определения градостроительных структур и проведения опроса по принципам разработок их градостроительных схем и инфраструктур, а также по проектам возможной реконструкции, в частности, вашего города.

В мае этого года наша рабочая группа посетила город ЛЕЙПЦИГ и находится по настоящее время в постоянном контакте с его соответствующими муниципальными службами, эквивалентными вашим.

Чтобы мы смогли приехать и познакомиться с Вашим городом и его историческим архитектурным наследием, мы обратились в апреле этого года в Торговое Представительство России во Франции, а именно: г-н Простаков И.В., Торговый Представитель, и г-н Шадрин Л.А., Зам. Торгпреда. Торгпредство приняло нас в своем парижском офисе и в дальнейшем, очевидно, проинформировало Вас об этом визите.

С другой стороны, нам повезло лично познакомиться с г-ном Вальтером Лутцем в его доме в Ганновере, который с любовью рассказал нам о городе Иваново и отзывался с большой симпатией о Вас.

Г-н Лутц любезно согласился передать это письмо с прилагаемым к нему досье, которое позволит Вам ознакомиться с нашим исследованием и продвижением переговоров с Торговым представительством России во Франции.

Также наше Агентство имеет честь предоставить Вам наше аналитическое размышление о территории Вашего города «Предложение по проведению градостроительных работ в городе Иваново».

По нашим оценкам срок проведения исследования должен составить около 20 месяцев с момента подписания контракта, что предполагает нашу поездку в Иваново весной следующего года, учитывая сроки осуществления административных формальностей, организации встреч, технической подготовки исследования, включая перевод досье на русский язык.

Мы всецело полагаемся на Ваше личное участие и понимание важности данного исследования, интересного и нужного для обеих сторон.

В ожидании благосклонного ответа с Вашей стороны, примите, господин Мэр, выражения нашего глубокого уважения.

*Криста Ое
Агентство «К. Ое – Б. Жарри»*

Annexe 2 : Témoignage

Témoignage d'un ancien prisonnier de guerre allemand en 1945, rentré en Allemagne en 1952 ayant été retenu à IVANOVO

1945 : la ville est le siège d'une mono industrie textile depuis les décisions des hiérarques soviétiques, elle est située à 300 km au nord – est de Moscou. Les usines sont d'origine allemande, les bâtiments construits en brique.

A l'époque la ville comptait 200 000 habitants environ.

En 1949 sont arrivés des prisonniers de guerre allemand pour y travailler pendant deux ans et demi. Le travail d'effectuait dans deux usines différentes :

- Crasnaya Talca (travaux dans la cour),
- BIM Bolsch Immobilia Manufactura.

Le camp était en centre ville. Pour se rendre au travail les prisonniers marchaient depuis la gare et devaient traverser les rails du chemin de fer, un chemin à pied de 20 minutes. Il était impossible de se faire une idée de la ville elle-même en raison de l'interdiction de s'y rendre et d'entrer en contact avec la population.

Les usines dépendaient de la production agricole locale, les prisonniers avaient faim et se procuraient de quoi manger en trichant, en volant des pommes de terres ou en glissant des objets volés dans les rouleaux de tissus afin d'avoir de quoi les échanger contre de la nourriture.

Afin d'éviter des révoltes, les Russes organisaient un déroulement irrégulier de la semaine. Les prisonniers travaillaient en permanence sans aucun jour de repos. Cela n'empêcha pas une révolte dans une des usines.

A la suite de cet événement, les prisonniers seront transférés vers la mer noire à BAKU.

La version allemande :

„Textilstadt, 300 km nord-östlich von Moskau,

das Lager war eine alte deutsche Fabrik aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg, jetzt zum Kriegsgefangenenlager umfunktioniert.

altdeutsche Textilfabriken und Fabrikgebäude aus Backstein, Monokultur unter russischer Wirtschaft

Zu der Zeit ungefähr 200 000 Einwohner.(1945)

1945 als Kriegegefangener 2 ½ Jahre in zwei Fabriken für Baumwollprodukte gearbeitet

- *Krasnja Talka = Rote Talka genannt nach dem Bach Talka, welcher neben dem Betrieb floss (Hofkolonne, Heizer, Schlosser),*
- *Ende 1946, BIM Bolschajya Iwanovskaja Manufactura, = Grosse Manufactur von Ivanovo Fabrikgebäude dreistöckig*
- *August 1947, Lager aufgelöst*

Die Lager waren in der Stadt, Zu Fuss über den Bahndamm nach Hause 20 Minuten, keine Wahrnehmung von der Stadt, dort kam man gar nicht hin.

Während des Schichtwechsels geschummelt und Dinge in die Stoffrollen eingewickelt, die Fabriken waren nahrungsmässig abhängig von der lokalen Landwirtschaft

Aus Hunger haben wir die Kartoffelweiber im Kartoffelbunker der Fabrik bestohlen.

Um Aufstände zu vermeiden, wurde immer gearbeitet, es gab keinen geregelten Wochenablauf, keinen gemeinsamen Sonntag, Aufstand nur einmal.

Nach dem Aufenthalt in IVANOVO war eine Weiterverlagerung nach Baku aufgezwungen.“

Bibliographie et Iconographie

*** Sources générales françaises**

J. Déthier, A. Guiheux (Direction), La ville, art et architecture en Europe 1870 – 1993, édition du Centre Pompidou, Paris, 1994.

M. Roncayolo, Paquot, th. (Direction), Villes & Civilisation urbaine, Larousse, 1992

Anatole Kopp, Ville et révolution, Paris, Anthropos, 1967, réed. Seuil collection, 1972

Anatole Kopp, Changer la vie, changer la ville, Paris, U.G.E. 10 / 18, 1975

Brunet, La Russie : dictionnaire géographique, 2001

*** Sources allemandes**

Prof. Hertz, Les guides d'accompagnement urbain mis en place conjointement par le Ministère et la GdW: TU Dresde, 2002

OSWALT, Philipp, Schrumpfende Städte, Bd. 1, Internationale Untersuchung, Hatje Cantz Verlag, 2005

OSWALT, Philipp, Schrumpfende Städte, Bd. 2, Handlungskonzepte, Hatje Cantz Verlag, 2005

KIL, Wolfgang, Luxus der Leere, vom schwierigen Rückzug aus der Wachstumswelt. Verlag Müller + Busmann KG, 2004

Publications du Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt (Statistiques),

IFS aktuell – Neubestimmung der ostdeutschen Städte, N°. 32, juillet 2001
(La nouvelle définition des villes en Allemagne de l'Est)

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Deutschland, Bundesamt für Bauwesen, Raumordnung, Informationen zum Stadtumbau Ost, Bundeswettbewerb 2002, Teil 1-3, Ausgaben 4/5/6/ 2002

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Deutschland ; city 21 – Bündnis für lebendige Innenstädte, Erklärung des BMVBW, Berlin 2002

Bundesministerium für Verkehr, Bau - und Wohnungswesen Deutschland ; Programm Stadtumbau Ost für lebenswerte Städte und attraktives Wohnen, Merkblatt über die Finanzhilfen des Bundes, Berlin 2002, (www.difu.de),

Bundesministerium für Verkehr, Bau - und Wohnungswesen Deutschland , Wohnungswirtschaftlicher Strukturwandel in den neuen Bundesländern, Bericht der Kommission (Kurzfassung), Berlin 2000,

Deutsches Institut für Urbanistik, Leitfaden zur Ausgestaltung der Gemeinschaftsinitiative « Soziale Stadt », Band 1, Neue Fassung, Berlin 2000,

Deutsches Institut für Urbanistik, Fachgespräch Wirtschaften im Quartier Arbeitspapier zum Programm Soziale Stadt, Band 6, Berlin 2002,

Deutsches Institut für Urbanistik, Impulskongress Integratives Handeln für die soziale Stadtentwicklung, Dokumentation, Berlin 2002,

Deutsches Institut für Urbanistik, Berichte 02, Informationen über Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Positionen des DIFU, Heft 1, Berlin 2002

Deutsches Institut für Urbanistik, Deutsches Institut für Urbanistik, Berichte 02, Informationen über Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Positionen des DIFU, Heft 3, Berlin 2002

Deutsches Institut für Urbanistik, Berichte 02, Informationen über Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Positionen des DIFU, Heft 4, Berlin 2002

Deutsches Institut für Urbanistik, Aktuelle Informationen zum Bund-Länder Programm soziale Stadt, Info Heft 1, (2000, Info-Heft (2002), Berlin, 2000 et 2002

LÖFFLER, Elke, Dr. Politikreform und eine weitere Öffnung der Verwaltung gegenüber dem Bürger – Strategisches Management und Bürgerbeteiligung in der europäischen Verwaltung, 8. Europäische Verwaltungstagung vom 21.-23. Oktober 2002 in Bremen.europaforum Wien, Migration und Integration, Teil 5 Anhang 3 , Wien 2002,

Empirica Institut, Zukunft der Stadt, Stadt der Zukunft, Vortrag vor dem Deutschen Städtetag am 4. 9. 2000 in Berlin, Druck : in Der Städtetag 10/2000, Bonn 2000

HAARHOF, Heike, Unternehmen Abriss Ost, eine Ortsbegehung, 2002,

Bundesministerium für Verkehr, Bau -und Wohnungswesen Deutschland, Fachdokumentation zum Bundeswettbewerb « Stadtumbau Ost » - Expertisen zu städtebaulichen und wohnungswirtschaftlichen Aspekten des Stadtumbau in den neuen Ländern. , 2002,

Erlebnis Plattenbau, Prof. em. Dr. Alice KAHL, Verlag Leske + Budrich, 2003,

Stadt Dezernat Stadtentwicklung und Bau - Beiträge zur Stadtentwicklung n°.43 Stadterneuerung und Stadtumbau in Leipzig : gestern – heute –morgen, Stadt Leipzig, Mai 2005.

R. Peters, « Ist auch Ihr Job in Gefahr ?“ in Stern, 7.Avril 2004

Friedrich Schneider « The developpement of the Shadow Economies and Shadow Labor Force of 22 Transition and 21 OECD Countries”, 2004

Sources russes :

Région d'Ivanovo 2001, Russian statistical Yearbook, 2002

Sources Internet :

www.leipzig.de

www.leipziger-osten.de

www.urban-leipzig.de

www.selbstnutzer.de

www.stadthalten.de

www.haushalten.de

www.empirica.de

www.sozialestadt.de

www.ivanovo-immobilier.de : immobilier de la Russie“.

Crédits photos

Agence Ch. AUE – B. JARRY, Paris pour les prises de vues de la ville de LEIPZIG,

OSWALT, Philipp, Schrumpfende Städte, Bd. 1, Internationale Untersuchung, Hatje Cantz Verlag, 2005,

OSWALT, Philipp, Schrumpfende Städte, Bd. 2, Handlungskonzepte, Hatje Cantz Verlag, 2005,

IVANOVO, exposition photographique et de la ville d'IVANOVO, 2007.