



Bauwelt Stadt, #205, 12.2015

« Die Europäische Stadt – eine Chimäre ? »

Frédéric Bonnet, p.40-43

« Die europäische Stadt ist keine kompakte Stadt. Sie ist bis heute ein räumliches Hybrid, das das soziale Gefüge in Vordergrund stellt. »

La ville européenne est un milieu hybride où s'expriment des solidarités sociales

Que relie Lisbonne et Stockholm, deux villes-ports, que tout semble différencier au premier regard ? L'idée d'une « ville européenne » existe-t-elle ? Certes, l'épaisseur du patrimoine, le palimpseste de leurs tracés pourraient identifier les villes d'Europe même si, à regarder plus attentivement, on s'aperçoit vite que leurs homologues américaines ou asiatiques ne sont pas que des villes coloniales créées ex-nihilo mais sont aussi souvent installées dans des traces séculaires : Beijing, Teheran, Mexico... La dimension plutôt modeste des villes d'Europe, la maille resserrée du réseau qui associe leurs complémentarités sur le territoire, comme les liens privilégiés qu'elles entretiennent avec leur arrière-pays historique sont sans doute des caractères spatiaux plus spécifiquement européens.

La ville européenne n'est pas une ville compacte, même si l'accent mis sur les centres historiques pour des raisons patrimoniales et culturelles pourrait faire penser le contraire. D'abord parce que même si le sprawl ne nous a pas frappé à l'égal du New-Jersey, la ville « diffuse » est une constituante urbaine majeure de la croissance de 1970 à 2000, mais surtout, pour des raisons plus profondes, plus théoriques, parce que la ville « parc », la ville des objets et non plus seulement du tissu et de la trame, la ville-paysage constitue une part négligeable de nos milieux urbains. Bien avant Erasmus et le Low-cost, le voyage des architectes –et des architectures- a produit des situations hybrides : le Berlin de Schinkel a eu un impact considérable sur la production des villes nordiques, qui ne sont pas seulement faites de mailles régulières, mais aussi de chaos savants où la nature et l'horizon s'insèrent. L'action des italiens sur les rives de la Baltique (comme à Saint-Petersburg) a réinterrogé le modèle de la villa urbaine, recontextualisé le modèle du parc et du jardin urbains sous des contrées boréales. Plus récemment, les villes du sud se sont réapproprié leurs grands espaces naturels à l'instar de leurs sœurs nordiques. Lisbonne, c'est bien-sûr les ruelles de l'Alfama et les restaurants du Barrio Alto, mais c'est aussi désormais le parc grandiose du bord du Tage, et l'immense horizon des basses eaux du fleuve. De manière variable, mais selon un assemblage d'ingrédients toujours présent, une « urbanité » européenne s'est fabriquée, solidement ancrée dans l'histoire de nos échanges croisés. L'espace public des villes européennes comme leur structure d'appui raconte simultanément trois choses : le désir d'espaces vivants et resserrés, où les

flux sont désormais pacifiés au profit des mobilités « douces » ; la proximité d'équipements et de services métropolitains, où la desserte par les transports publics ont un rôle fondateur ; la proximité équivalente de grands espaces naturels, que la petite taille de nos villes rend d'autant plus proche, jusqu'au sein des capitales. La ville européenne est une ville où la nature et les activités de loisirs « extensives » sont disponibles à un quart d'heure de tout point, comme l'université, les commerces, la gare ou l'Opéra.

Cette proximité prend des formes particulières, selon que l'on habite Bologne, Malmö ou Stuttgart. L'aggiornamieto récent des villes européennes s'est fait par « grands projets » ou par touches successives plus frugales mais coordonnées, parfois les deux (comme à Barcelone). Toujours, il s'agit de politiques publiques fortes, où les intérêts privés et l'énergie des investisseurs, même si elle demeure prépondérante, est agencée par une vision politique forte, portée dans la durée. Cela est peut-être très caractéristique d'un certain pacte social européen, où ce qui relie les cotoyens, ce que nous partageons, est plus lisible que ce qui nous sépare. Bien des villes ont, dans les trente dernières années, reconstruit ainsi leur identité et leur attractivité post-industrielle sur un projet urbain éminemment politique : Bordeaux, Helsinki, Anvers, Gênes... La structure nouvelle des villes comme les modes opératoires résultent d'un équilibre savant entre investissements publics et privés, guidé par un récit refondateur. Le « moteur » politique et économique est local, mais les impulsions ont été souvent données par des fonds européens (FEDER...) qui ont très largement contribué, ces trente dernières années, à construire une communauté de destin –c'est aussi cela l'Europe, les effets concrets de cette solidarité territoriale, d'une péréquation qui n'a rien de naturel et résulte de choix assumés.

Ces politiques publiques fortes ont atténué localement les effets socio-économiques de la globalisation qui se traduit, on le sait bien aujourd'hui, par un accroissement des inégalités de revenus. Non pas que ces inégalités s'estompent, mais l'aménagement des villes européennes a de manière originale installé une certaine mixité ou, tout au moins, une desserte et un niveau de service mieux équilibrés entre les parties les plus « riches » de nos villes et celles qui ont le moins de moyens. A l'échelle planétaire, la ville européenne est une ville hybride où s'exprime des solidarités sociales. Ce projet est puissant. On peut s'interroger sur le retrait de la capacité d'intervention publique que la financiarisation désormais omnipotente induit. Il n'est pas sûr que le beau projet urbain qui fut le nôtre y survive.