



HAL
open science

Le “ projet de ville ” au XXIe siècle : modèle et utopie dans l’urbanisme mondialisé. Récits, références et mises en œuvre dans les projets de ville ex nihilo et les projets de ville existante en transformation.

Louise Jammet

► **To cite this version:**

Louise Jammet. Le “ projet de ville ” au XXIe siècle : modèle et utopie dans l’urbanisme mondialisé. Récits, références et mises en œuvre dans les projets de ville ex nihilo et les projets de ville existante en transformation.. Sociologie. Université de Bordeaux, 2021. Français. NNT : 2021BORD0259 . tel-03578991

HAL Id: tel-03578991

<https://theses.hal.science/tel-03578991>

Submitted on 17 Feb 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THÈSE PRÉSENTÉE
POUR OBTENIR LE GRADE DE
DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

École Doctorale « Sociétés, Politique, Santé Publique »
Spécialité : Sociologie

Par Louise JAMMET

**LE « PROJET DE VILLE » AU XXI^E SIÈCLE :
MODÈLE ET UTOPIE DANS L'URBANISME MONDIALISÉ**

Récits, références et mises en œuvre dans les projets de ville *ex nihilo* et les
projets de ville existante en transformation.

Sous la direction de Guy TAPIE

Et le co-encadrement de J. Kent Fitzsimons

Soutenue le 17 novembre 2021

Membres du jury :

M. DEVISME Laurent	Professeur - ENSA Nantes	Président
Mme ARAB Nadia	Professeur - Université Paris Est Créteil	Rapporteuse
Mme MAUMI Catherine	Professeur - ENSA Paris-La Villette	Rapporteuse
Mme DE ARAUJO LIMA Cristina	Professeur - Université Fédérale du Paraná	Examinatrice
Mme FROMONOT Françoise	Professeur - ENSA Paris-Belleville	Examinatrice
M. TAPIE Guy	Professeur - ENSAP Bordeaux	Directeur de thèse
M. FITZSIMONS J. Kent	Maître de conférence - ENSAP Bordeaux	Co-encadrant de thèse

RÉSUMÉ

Le « projet de ville » au XXI^e siècle : modèle et utopie dans l'urbanisme mondialisé

Récits, références et mises en œuvre dans les projets de ville *ex nihilo* et les projets de ville existante en transformation

Conséquence d'un demi-siècle d'étalement urbain et de délaissement des centres-villes, beaucoup d'agglomérations occidentales sont jugées obsolètes et inefficaces tandis que dans les pays du Sud les mégapoles urbaines se multiplient et ne cessent de s'étendre. Ces deux phénomènes sont source de projets de grande ampleur dont nous interrogeons la part d'utopie qu'ils incorporent et leur inscription dans des modèles urbains.

À partir de ces deux concepts présents aux origines des débats sur la ville idéale, la thèse éclaire la fabrication actuelle des mondes urbains en devenir en interrogeant les villes pensées, théorisées et en construction au XXI^e siècle *via* une étude de cas. Nous formalisons le « projet de ville » afin de rendre compte d'aspects inédits dans les processus de planification contemporains pour la transformation ou la création de villes entières. Ces processus s'inscrivent dans les agendas de gouvernements et articulent des représentations de la ville et de la société idéales dans une temporalité de moyen à long terme. Deux types se distinguent : les projets de ville *ex nihilo*, portant sur la création de villes nouvelles principalement situées dans les pays du Sud dont l'urbanisation progresse rapidement ; les projets de ville existante en transformation, concernant majoritairement les villes du Nord où les processus d'urbanisation ralentissent.

Un état de l'art met en résonance le contexte contemporain avec cinq siècles de débats idéologiques et scientifiques sur la ville et la société idéales ainsi que sur les manières de les concevoir et les réaliser. Nous retraçons une histoire des études et des théories sur la ville et sa production jusqu'à l'urbanisme contemporain compris dans des logiques de compétitivité économique et les problématiques du développement durable, dans un contexte de néolibéralisation des politiques publiques.

L'étude de cas de huit projets de ville révèle la diversité géographique de l'objet à l'échelle internationale. Ils incluent quatre projets de ville *ex nihilo* : Xixian New Area (Chine), Amaravati

(Inde), Masdar City (Émirats Arabes Unis), Konza Technopolis (Kenya) ; et quatre projets de ville existante en transformation : Imagine Boston 2030 (États-Unis), Hong Kong 2030+ (Chine), Nairobi 2030 (Kenya), Bordeaux Métropole 2050 (France). Nous combinons une étude documentaire systématique à une enquête par entretiens semi-directifs et des observations ciblés. L'exploration empirique révèle les singularités locales propres aux contextes politique, économique et culturel aux prises avec des dynamiques mondialisées.

L'analyse comparative et transversale met en lumière trois caractéristiques communes aux cas : la mise en récit des projets de ville les place en moteur des changements urbains et politiques anticipés, et promet un futur idéal ; des références types, symboliques et matérielles, constituent la matière des projets ; la conception opérationnelle reflète les logiques et les stratégies d'assemblages des ressources mobilisées en fonction des contextes locaux. L'analyse montre que l'urbanisme contemporain a une faible portée théorique et s'éloigne des principes de l'utopie en raison de la prééminence d'injonctions et d'ambitions conservatrices. Elle révèle aussi que les pratiques de conception entravent la capacité à faire émerger de nouveaux modèles urbains. La combinaison des références qui circulent se substitue à la formulation théorique de modèles urbains et l'opérationnalisation, réduite à des principes de régulation, est détachée d'une volonté de redéfinition des doctrines urbanistiques.

La thèse apporte une lecture critique d'un corpus de travaux scientifiques et de cas français et internationaux dans le champ de la recherche urbaine française. Grâce aux outils de la sociologie urbaine et de l'analyse spatiale elle contribue à la réflexion sur les théories, les idéologies et les savoirs dans le domaine transdisciplinaire et internationalisé de la production de la ville au XXI^e siècle.

Mots-clés : modèle, utopie, projet de ville, urbanisme, XXI^e siècle, international

ABSTRACT

The 'City Project' in the 21st Century: Model and Utopia in the age of Globalised Urbanism

*Narratives, References and Applications in Ex Nihilo City Projects and City Projects for
Transforming Existing Cities*

As a result of a half century of urban sprawl and the neglect of city centres, many Western cities are judged to be obsolete and inefficient, while in the Global South, megacities are multiplying and constantly expanding. These two phenomena give rise to city-scale projects whose relation to urban models and whose utopian content we question in this dissertation.

Based on these two concepts dating from the origins of debates about the ideal city, this research explores the current production of future urban worlds by studying cities that are thought about, theorised and under construction in the 21st century. We formulate the concept of 'city project' to address novel aspects of contemporary planning processes for the transformation or creation of entire cities. These processes are part of governments' agendas and articulate representations of the ideal city and society in the mid- to longterm perspectives. Two types can be identified: ex nihilo city projects, which concern projects for the creation of entirely new urban entities, mainly located in the Global South where urbanisation is rapidly increasing; and projects for transforming existing cities, which mainly concern the cities of the North where the urbanisation process is slowing down.

A literature review situates the contemporary context in relation to five centuries of ideological and scientific debates on the ideal city and society as well as on the ways of designing and achieving them. We trace a history of studies and theories on the city and its production up to contemporary urbanism, understood through the logics of economic competition and the challenges of sustainable development, in the context of public policy neoliberalisation.

Case studies of eight city projects reveal the geographical diversity of the subject on an international scale. We combine a systematic literature review with a survey of semi-structured interviews and observations. The cases include four ex nihilo city projects: Xixian New Area (China), Amaravati (India), Masdar City (United Arab Emirates), Konza Technopolis (Kenya); and

four projects for transforming existing cities: Imagine Boston 2030 (USA), Hong Kong 2030+ (China), Nairobi 2030 (Kenya), Bordeaux Métropole 2050 (France). Empirical exploration reveals local singularities specific to political, economic and cultural contexts as they confront globalized dynamics.

Comparative and transversal analysis highlights three characteristics common to the cases: the use of narrative casts the city projects as the driving force of anticipated urban and political changes, and promises an ideal future; normative, symbolic and material references constitute working matter for the projects; the operational apparatus reflects the logics and strategies for combining resources mobilised in accordance with the local context. Our analysis shows that contemporary urbanism has a weak theoretical scope and has drifted away from utopian principles because of the pre-eminence of conservative injunctions and ambitions. It also reveals that design practices hinder the ability to develop new urban models. Combining widely available references replaces the theoretical formulation of urban models, while operationalisation, reduced to regulatory principles, is detached from a desire to redefine urbanistic doctrines.

Addressing the field of French urban research, this dissertation provides a critical reading of a broad corpus of studies and theories and of French and international case studies. Using the tools of urban sociology and spatial analysis, it contributes to the discussion about theories, ideologies and knowledge in the transdisciplinary and internationalised field of the production of the city in the 21st century.

Keywords : *model, utopia, city project, urban planning, 21st century, international*

Laboratoire

PAVE, Profession Architecture Ville Environnement
École Nationale Supérieure d'Architecture et de paysage de Bordeaux
740 cours de la Libération
33405 Talence

Unité de recherche

Centre Émile Durkheim, CNRS UMR 5116
Université de Bordeaux
3 ter Place de la Victoire
33 076 Bordeaux Cedex

REMERCIEMENTS

Mes plus sincères et premiers remerciements vont à Guy Tapie qui m'a accompagnée et soutenue durant cinq ans et sans qui cette thèse n'aurait pas été possible. Un grand merci également à Kent Fitzsimons d'avoir suivi ce travail, pour ses conseils, sa bienveillance et son amitié.

Je remercie Mme Nadia Arab, Mme Cristina De Araujo Lima, M. Laurent Devisme, Mme Françoise Fromonot et Mme Catherine Maumi de m'avoir fait l'honneur de participer à ce jury, d'avoir accepté de lire et de discuter ce travail.

Je tiens à remercier particulièrement toutes les personnes que j'ai rencontrées et qui m'ont accueillies lorsque j'étais à l'étranger : à Marilena et à sa famille de m'avoir fait découvrir Boston et ses spécialités culinaires ; à Lu Jiangyuan d'être venu à Xi'an pour me présenter des personnes si intéressantes et à ses amis pour leur sympathie ; à Chen Jing pour la grande journée de visites et de rencontres qu'elle a organisée à Xixian New Area avec ses anciens étudiants devenus des professionnels reconnus.

S'il faut un village entier pour élever un enfant, il faut certainement un laboratoire entier pour former un docteur. Un grand merci à tous les membres du laboratoire PAVE avec qui on voyage, on rit, on mange, on débat et on refait le monde autant que l'on travaille. Caroline, Fabien, Fanny, Olivier, Patrice, votre présence quotidienne, vos encouragements et votre bonne humeur ont compté pour moi.

À mes collègues et amies ; à celles qui ont tracé la voie et dont les conseils ont été importants, merci à Laura, Julie et Myriame ; au noyau dur du bureau des doctorants pour votre fidélité au quotidien, pour avoir égayé les longues journées au labo, pour les nombreuses pauses café et pour tout le reste : merci à Caro pour ses histoires de globe-trotteuse, à Maël pour ses talents de pâtissier et à Manon pour sa joie communicative.

À ma famille, que je ne vois que trop peu, pour vos encouragements et votre compréhension. À mes amis, que vous soyez proches ou lointains, d'être toujours là quand il le faut. À mon père pour ton soutien depuis la première année à l'EPSAA jusqu'à aujourd'hui, pour les mille livres

qui ont forgé chez moi l'envie de faire de la recherche, et pour avoir relu et commenté ces 500 pages avec autant de gentillesse.

À Jap pour sa présence chaleureuse depuis 16 ans et son réconfort depuis mon baccalauréat jusqu'au doctorat. À Thibault pour ta présence à mes côtés, ton soutien sans faille, ton écoute et ta patience depuis de nombreuses années et pour longtemps encore je l'espère.

Merci à vous toutes et tous qui avez partagé mon quotidien durant cette thèse.

Ces remerciements n'expriment qu'une partie de l'immense merci que je veux vous adresser mais pour lesquels les mots ne suffisent pas.

NOTE AUX LECTEURS

Les références aux ouvrages et publications scientifiques sont signalées dans le texte par la forme (Auteur, date) ; les références à des ouvrages secondaires dont nous n'empruntons qu'une phrase ou une idée sont mentionnées en note de bas de page.

Les références aux articles de presse, à des documents de médias généralistes non universitaires et à des formats non conventionnels sont indiquées en note de bas de page sous forme raccourcie pour alléger le texte courant.

Toutes les références sont listées selon leur nature dans la bibliographie générale en fin de volume.

Dans le texte, nous avons distingué les citations issues de nos matériaux de recherche (entretiens et sources documentaires) par une typographie italique. Les références aux publications et documents imprimés sont signalées dans le texte par une forme simplifiée qui rappelle le projet dont il s'agit et l'année de parution (Nom du projet, date) et renvoient au corpus documentaire qui liste l'ensemble des informations sur les sources et les caractéristiques complètes des documents utilisés (à partir de la page 495). Les citations d'entretiens sont indiquées en note de bas de page ; l'ensemble des entretiens réalisés est détaillé dans le tableau 8, p. 168.

Sauf mention contraire, les documents graphiques sont de l'auteur.

SOMMAIRE

Résumé	3
Abstract	5
Remerciements	7
Note aux lecteurs	9
Sommaire	10
Introduction	13
PARTIE I. Histoire et actualité de la ville : théories, enjeux et recherches	29
CHAPITRE 1 Histoire des idées sur la ville	31
1.1. Penser l'idéal : modèle et utopie, aux origines de l'urbanisme	31
1.2. Penser la ville idéale : le modèle	34
1.3. Penser la société idéale : l'utopie	43
1.4. Penser les villes et l'urbanisme dans leur époque	54
CHAPITRE 2 Enjeux, formes et outils de l'urbanisme contemporain	71
2.1. Urbanisation et croissance économique	71
2.2. Enjeux et critiques politiques de la production urbaine	77
2.3. L'urbanisme durable en (mauvais) exemple	85
2.4. Planification urbaine stratégique et prospective au service de la compétitivité	89
CHAPITRE 3 Recherches sur la ville et l'urbanisme au XXI^e siècle	99
3.1. Observer une discipline en crise	99
3.2. Comparer et classer	102
3.3. Analyser les discours sur la ville	105
3.4. Révéler les enjeux socio-politiques	108
CHAPITRE 4 Le « projet de ville » : modélisation d'un objet de recherche	111
4.1. L'omniprésence des « villes du futur »	111
4.2. L'urbanisation du monde	114
4.3. Un urbanisme de projet	119
4.4. Les projets de ville : un nouvel objet urbain	122
4.5. Hypothèses et modèle d'analyse	132
PARTIE II. Formes urbaines contemporaines : huit projets de ville	141
CHAPITRE 5 Méthodologie	143

5.1.	L'étude de cas comme méthodologie	143
5.2.	Une approche internationale comparative.....	149
5.3.	Des techniques d'investigation combinées.....	159
CHAPITRE 6	Projets de ville <i>ex nihilo</i> : la ville <i>comme projet</i>	171
6.1.	Xixian New Area Socialisme, urbanisme et caractéristiques chinoises.....	173
6.2.	Masdar City Un produit urbain pour l'après pétrole.....	193
6.3.	Amaravati Identité et patrimoine au prisme de l'international.....	209
6.4.	Konza Technopolis Une ville satellite thématique	235
CHAPITRE 7	Projets de ville existante en transformation : la ville <i>en projet</i>	245
7.1.	Imagine Boston 2030 Un projet de ville en moteur de la croissance	247
7.2.	Hong Kong 2030+ Influence chinoises et croissance économique sur un territoire contraint	263
7.3.	Nairobi 2030 Une capitale au centre d'une stratégie nationale	277
7.4.	Bordeaux Métropole 2050 Un exercice prospectif pour imaginer la métropole	295
PARTIE III. Récits, références et mises en œuvres : trois caractéristiques de l'urbanisme mondialisé		317
CHAPITRE 8	Mise en récit d'une utopie.....	319
8.1.	Faire le récit du changement	320
8.2.	Accompagner une transformation politique et institutionnelle.....	331
8.3.	Façonner l'idée d'une ville idéale.....	344
CHAPITRE 9	Utilisation de ressources types	357
9.1.	Les ressources symboliques au service d'une idée de la ville.....	357
9.2.	Les ressources matérielles à l'appui dans l'espace urbain.....	379
CHAPITRE 10	Opérationnalisation stratégique et rationnelle	395
10.1.	Assembler et articuler les ressources	395
10.2.	Séquencer la mise en œuvre.....	399
10.3.	Structurer l'espace urbain.....	411
Conclusion		425
Bibliographie		435
Corpus documentaire		461
Table des figures		493
Liste des tableaux.....		497
Table des matières		499

INTRODUCTION

Depuis la fin des années 2000, pour la première fois, la majorité de la population mondiale est urbaine (UN et DESA, 2019b). Si ce changement récent peut apparaître anecdotique dans les pays les plus développés déjà majoritairement urbanisés depuis les années 1950, elle signe pourtant un tournant majeur pour les pays du Sud¹ dont l'urbanisation est plus récente et s'est accélérée durant les vingt dernières années (UN et DESA, 2014, 2018a). La mention de ce tournant planétaire est devenue incontournable pour contextualiser le phénomène urbain au XXI^e siècle, justifier son importance et s'y intéresser. Bien que Rem Koolhaas en souligne la « banalité » (2017, p. 235), c'est un événement significatif à plus d'un titre car il révèle la généralisation d'un phénomène socio-spatial à l'échelle mondiale. Cependant, sa nature et ses enjeux varient fortement en fonction des contextes : dans les pays du Nord, l'horizon d'un monde de plus en plus urbain soulève des « débats sur la morphologie et l'aménagement des villes, sur leur rôle dans les dynamiques territoriales, sur les meilleures façons de les inscrire dans les exigences d'un développement durable respectueux de l'environnement et porteur d'inclusion sociale » (Uhaldeborde, 2017, p. 2) ; dans les pays du Sud, les villes sont « appelées à devenir des espaces où se concentreront, avec une intensité encore plus forte, des réalités sociales et politiques contradictoires sur fond d'inégalités accrues » (Chaouad et Verzeroli, 2018) et devront « faire face aux enjeux fondamentaux de la gestion urbaine [et] garantir une forme et un fonctionnement urbains hautement efficaces en raison des nouveaux impératifs des économies et des villes à faible émission de carbone » (Parnell et Pieterse, 2014, p. 6-7).

Les dynamiques d'urbanisation dans le monde moderne ont été fondamentalement asynchrones. Deux trajectoires historiques opposent les pays du Nord et les pays du Sud – les pays les plus développés et les pays les moins développés – et expliquent les différences

¹ Les termes de « pays du Sud », « Sud Global », ou « les Suds » renvoient à la dimension géographique des inégalités de développement dans le monde. Les pays les moins développés, ou pays en développement, sont majoritairement situés dans l'hémisphère Sud et comptent l'Afrique, l'Asie (à l'exception du Japon) et l'Amérique latine et Caraïbes, ainsi que la Mélanésie, la Micronésie et la Polynésie (UN et DESA, 2010, p. iii), tandis que les pays les plus développés se concentrent dans l'hémisphère Nord et comprennent l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Japon. Dans notre travail, la réalité des inégalités de développement se conjugue à des taux d'urbanisation plus faibles au Sud que dans les « pays du Nord ».

observées dans les processus actuels. Les premiers se sont urbanisés en même temps qu'ils se sont industrialisés, dès le XVIII^e siècle au Royaume Uni. À la fin du XX^e siècle, ils sont majoritairement urbanisés (75%) et leur taux de croissance urbaine est faible. À l'opposée, dans les pays du Sud, l'urbanisation s'est accélérée suite aux décolonisations aux XIX^e et XX^e siècles et plus encore après la seconde Guerre Mondiale, à la faveur de leur développement économique et de leur forte croissance démographique. Ils sont restés plus tardivement agraires et ruraux et à la fin du XX^e siècle leurs territoires se sont généralement polarisés autour d'un nombre réduit de grands centres urbains tout en conservant des zones rurales très peuplées. À titre d'illustration, l'Asie héberge plus de la moitié des urbains dans le monde mais sa population est également répartie entre ruraux et urbains, et l'Afrique, encore majoritairement rurale (43% d'urbanisation), possède certains des centres urbains les plus peuplés du monde (UN et DESA, 2018a). De plus, à l'inverse des idées reçues, la majorité des urbains réside dans des agglomérations de moins de 500 000 habitants (Parnell et Pieterse, 2014, p. 8-9).

L'idée d'un futur planétaire obligatoirement urbain s'impose dans les esprits et dans les objectifs de développement des États en raison des projections qui anticipent une croissance mondiale de l'urbanisation soutenue jusqu'en 2030 et au-delà. Elle ne ralentit que dans les pays les plus développés, où la fertilité baisse. Les enjeux de l'urbanisation future sont multiples, à la fois mondiaux et internationaux – dérèglement climatique et bouleversements écologiques, concurrence économique – et spécifiques à certains territoires – forte croissance démographique, bidonvilisation. Ces perspectives incitent les gouvernements nationaux, métropolitains et urbains à penser l'aménagement futur de leurs territoires et de leurs villes alors que, suite à un demi-siècle d'étalement urbain et de délaissement des centres-villes, beaucoup d'agglomérations occidentales sont jugées obsolètes et inefficaces et que, dans les pays du Sud, les agglomérations et les mégapoles urbaines se multiplient rapidement et ne cessent de croître. Entre la recherche d'un urbanisme dense et durable au Nord et l'ambition de prendre place dans le paysage des villes globales et de faire accéder les nouveaux urbains au confort moderne au Sud, de nombreux projets urbains sont conçus et planifiés dans le monde.

Une forme de projet urbain inédit se distingue et incarne une modalité de l'urbanisme mondialisé au XXI^e siècle, le « projet de ville ». Il se caractérise par la planification à long terme d'une transformation ou d'une création urbaine, à l'échelle d'une ville entière. Deux types se démarquent : les projets de ville *ex nihilo* programment la construction de villes nouvelles

situées principalement dans les pays du Sud ; les projets de ville existante en transformation préparent les évolutions urbaines des villes actuelles essentiellement dans les pays du Nord. Le projet de ville est caractéristique, par sa portée et ses objectifs, des enjeux de la planification urbaine contemporaine. Par ce nouvel objet qui articule l'expression d'une idée de la ville imaginée à long terme et la conception d'un espace urbain, nous interrogeons la fabrication actuelle des mondes urbains en devenir et les façons dont ils sont pensés, théorisés et conçus. Les projets de ville donnent accès aux représentations de la ville et de la société idéales au XXI^e siècle mises en œuvre et en discours par les acteurs de l'urbanisme contemporain.

Ce sujet fait écho à l'histoire de l'urbanisme et des idées en urbanisme. La ville idéale a été pensée par de nombreux auteurs en tant qu'ordre socio-spatial programmable et reproductible, dont les idées ont été diffusées dans des romans, des traités et des manifestes depuis plus de cinq siècles. Les travaux d'historiens et de philosophes sur les formes d'élaboration et de cristallisation des visions idéelles et idéales de villes – particulièrement ceux de Françoise Choay (1965, 1980) – ont distingué deux concepts, le modèle et l'utopie. Présents aux origines de l'urbanisme et réactualisés à l'aune des débats contemporaines, ils sont au cœur de notre recherche.

Le franchissement symbolique de l'année 2000 a participé à renouveler l'intérêt porté aux récits de futurs et de mondes meilleurs dans les arts occidentaux (Schaer et Sargent, 2000), un intérêt confirmé en 2016 par la célébration des 500 ans de la publication de *L'Utopie ou Le traité de la meilleure forme de gouvernement* de Thomas More (1516) qui a ravivé l'actualité du concept d'utopie en urbanisme. Dans cet ouvrage important de l'histoire littéraire, politique et philosophique européenne, Thomas More a fait le récit du voyage d'un explorateur sur l'île d'Utopie et a décrit les manières dont la forme spatiale y coïncidait avec l'organisation sociale. Son essai a mis en scène une société imaginaire pour formuler une critique sociale, politique et religieuse de la monarchie d'Henri VIII dissimulée sous les airs d'un récit de voyage. Cette œuvre essentielle du courant humaniste en Europe est héritière des approches théoriques de la ville et de la société idéales esquissées par Platon, Alberti ou Le Filarete comme en témoigne le travail de Françoise Choay. Pourtant, la notion d'*utopie*, un néologisme forgé par More, est fondatrice d'une façon inédite de penser la ville : la relation articulant société et espace, au-delà du fonctionnalisme du camp romain ou des règles divines de la cité grecque, s'affirme comme un objet philosophique source de théories sur les organisations socio-spatiales idéales.

Après More, les récits utopiques et les expériences spatiales, sociales et politiques se multiplient. Au XIX^e siècle les progrès scientifiques et techniques se conjuguent aux théories urbaines. Ils ajoutent aux idées humanistes une volonté d'articuler sciences et doctrines pour concevoir la ville idéale et créent des « types idéaux d'agglomération urbaine » (Choay, 1965, p. 74). L'urbanisme se « disciplinarise » (Van Damme, 2005) tandis que le rôle de l'urbaniste fait débat, entre l'ingénieur maniant un savoir technique et le concepteur organisant formes, fonctions et sens (Choay, 1972). Les travaux de Choay ont montré les convergences entre les utopies politiques et philosophiques et la structuration des théories urbaines au XX^e siècle autour de plusieurs « modèles urbains », des modèles à la fois sociaux, politiques et spatiaux. Ils sont autant d'« image[s] de la ville » à la fois exemplaires et reproductibles qui sont construits par filiation théorique et pratique entre de nombreux auteurs (1965, p. 16). Ils ont influencé la planification et la production urbaine durant le XX^e siècle en proposant des doctrines urbanistiques associant une idée de la ville et de la société.

Mais quelle est la place des héritages des réflexions sur les modèles urbains ou les utopies dans l'urbanisme au XXI^e siècle ? Les villes en projet aujourd'hui sont-elles informées et façonnées par des postulats, des axiomes et des règles transcendant l'espace et la société pour les penser de manière solidaire ? Les villes en projet, en construction et en transformation, sont-elles pensées au moyen et au travers de modèles et sont elles envisagés à la manière d'utopies ?

L'objectif de ce travail est d'étudier la fabrication actuelle des mondes urbains en devenir à l'échelle internationale au XXI^e siècle *via* les concepts du modèle et de l'utopie. Le projet de ville, pris comme une expression manifeste de l'urbanisme contemporain, est le moyen de révéler les pratiques et les théories, les doctrines et les idéologies qui informent et qui façonnent la production urbaine contemporaine. Au moyen d'un objet de recherche nouveau dans le champ des études urbaines, notre thèse propose une perspective renouvelée sur l'urbanisme et la ville pensée, conçue et produite au XXI^e siècle.

Un objet transdisciplinaire

Il existe un intérêt ancien, continu et soutenu pour les études du fait urbain dans les sciences sociales et humaines. Celles-ci s'intéressent autant aux villes pensées, conçues, vécues et

produites. Elles étudient aussi les idées, les théories, les manifestes et autres expressions d'idéaux urbains et sociaux. Elles interrogent les liens entre les formes bâties et les conditions sociales et politiques, en étudient les caractéristiques et formalisent des savoirs sur les villes. Ces nombreuses recherches ont informé (et déformé en retour) les idées et les théories sur la ville idéale. Les sciences humaines et sociales sont rejointes par les sciences de l'ingénieur qui expérimentent et inventent des techniques et des dispositifs technologiques pour les villes et prennent une place importante dans les savoirs de l'urbanisme. Ensemble, elles sont à l'origine de la « disciplinarisation » de l'urbanisme (Martin et Mucchielli, 2005) en fournissant des savoirs, des concepts et un vocabulaire singulier, et en consolidant les observations empiriques des dynamiques urbaines (Choay, 1972). Au carrefour des sciences sociales, humaines et techniques, l'urbanisme est une science de la ville qui aspire à définir « la bonne ville ». L'histoire de l'urbanisme comme discipline montre ainsi que « [l'] ambition [de faire la « bonne ville »] repose sur des choix de valeurs et d'objectifs, mais s'appuie très fortement sur un corps de savoirs systématisés » (Bourdin, 2015, p. 8).

La diversité et la profusion des approches pour étudier, penser et concevoir les villes révèlent l'abondance de définitions de ce qu'est *la* ville, ce qu'est *une* ville et ce qui *fait* la ville. Elles se construisent à l'intersection des disciplines : les études géographiques, économiques, sociologiques, spatiales, historiques ou politiques font varier et évoluer les interprétations selon les époques et selon les regards tandis que les sciences et techniques participent à donner une « assise scientifique » à ces interprétations (Choay, 1965, p. 77).

Dans les sciences humaines et sociales, les études des villes bâties existantes ou passées tiennent une place importante dans le développement d'un savoir urbanistique. L'interprétation des traces du passé et l'observation des villes contemporaines rassemblent des recherches sur l'histoire (Mumford, 1964; Ragon, 1971, 1972, 1976), l'archéologie et l'anthropologie (Brion, 1959), la morphologie urbaine et l'architecture des formes stabilisées et des formes héritées (Burgel, 1995; Panerai *et al.*, 2004; A. Rossi, 2016).

Dès la fin du XIX^e siècle dans le monde occidental, l'essor des premières métropoles porté par l'industrialisation contribue à la naissance de la sociologie urbaine. Les sociologues de l'École de Chicago sont les pionniers. Ils font de leur ville un « laboratoire social » qu'ils étudient comme un écosystème construit et transformé par ses habitants successifs. La ville est étudiée dans « une perspective écologique » permettant de penser les « relations entre communautés en

terme de compétition, de domination, de conflit et de symbiose » (Stébé et Marchal, 2010, p. 72). Au cours du XX^e siècle, la compréhension des logiques et des dynamiques sociales progresse et la ville est envisagée comme un environnement composite. Si l'École de Chicago privilégie une pensée de l'ordre « naturel » de formation des territoires urbains et considère avoir affaire à des « processus apolitiques relevant d'adaptations à un milieu donné », à l'inverse, l'approche marxiste analyse la ville comme un « ordre politique » et cherche à « rendre visible les logiques économiques, politiques et institutionnelles qui tentent de structurer l'espace urbain » (Stébé et Marchal, 2010, p. 18-19). Que l'ordre soit « naturel » ou « politique » c'est bien l'étude des effets réciproques du fait spatial et du fait social qui préoccupe la sociologie urbaine. Émile Durkheim et Maurice Halbwachs s'intéressent à l'espace en tant que « forme solidifiée de la société » puis Georges Simmel, et plus tard Henri Chombart de Lauwe, donnent une lecture plus dynamique de l'espace bâti en considérant sa place et ses effets à la lumière des représentations forgées par les hommes. Henri Lefebvre a lui articulé pratiques spatiales, représentations et espaces de représentation dans son analyse des logiques socio-spatiales.

En plus de l'étude des formes matérielles et sociales existantes ou passées, les idées sur la ville ont été étudiées à partir des manifestes, des théories, des modèles et des utopies imaginés par les intellectuels depuis l'Antiquité jusqu'à aujourd'hui (Choay, 1965, 1980; Derycke *et al.*, 1996) et elles ont été mises en perspective avec leur époque de réception (Bailly *et al.*, 1995). La compréhension de la formation des utopies et des modèles urbains, de la filiation des idées et des échanges réciproques entre théories, expérimentations et réalisations participe à faire progresser les savoirs sur la ville en mettant en dialogue l'observation des conditions réelles et le cadre des idées.

Parmi les sciences humaines et sociales, l'économie et le droit étudient les espaces urbains actuels et passés en modélisant leurs caractéristiques économiques, foncières, juridiques, et elles contribuent à l'émergence de théories sur des organisations urbaines optimales et rationnelles (Baumont et Huriot, 1997; Derycke *et al.*, 1996). Les modélisations, en partie basées sur des données quantifiées, sont représentées par des cartes, des schémas et des graphiques. Les statistiques, de plus en plus nombreuses et diversifiées, très utilisées en urbanisme, informent et transforment les représentations de la ville par les concepteurs et les responsables politiques et elles influencent les politiques urbaines tout au long du XX^e siècle (Chapel, 2010), une dynamique qui se confirme à l'époque contemporaine.

Depuis la fin des années 1990, la mise au point de savoirs techniques et technologiques dédiés à la construction des villes augmente, aidée par le développement des technologies numériques. Les savoirs émergents participent à alimenter les connaissances scientifiques pour construire des villes durables, intelligentes, résilientes. Au moyen de modèles informatiques ou d'études météorologiques, les chercheurs et les concepteurs élaborent, à partir de l'existant et de simulations à petite échelle, des principes généraux de conception urbaine répondant à certaines problématiques précises : régulation des trafics automobiles, gestion des eaux pluviales, analyse de la chaleur et des vents en milieu urbain, sauvegarde de la biodiversité. La planification et le développement des études prospectives puisent notamment dans ces savoirs pour penser, anticiper, concevoir et produire les villes du futur.

La ville contemporaine est aussi un objet d'étude. Des auteurs cherchent à la caractériser (Koolhaas, 2011, 2017; Mangin, 2004) en l'observant en train de se faire. Ils participent souvent à sa fabrication et leurs travaux servent la formation de nouvelles idées et théories sur la ville (Ascher, 2009; Haëntjens, 2010; Lucan, 2012). De plus, un regard politique, parfois militant, contribue à la compréhension de l'espace urbain et participe à renouveler les idées et les théories sur la « bonne ville ». Les régimes de production de l'espace capitaliste, libéral, voire néolibéral sont au cœur de nombreuses recherches théoriques (Dardot et Laval, 2010; Harvey, 2011, 2015, 2018; Ward, 2002) et sociopolitiques (Davis et Monk, 2008; Fainstein, 2010). Récemment, la « géographie critique » (Gintrac et Giroud, 2014) et l'étude des implications sociales de la planification (Hamman, 2012; Holm *et al.*, 2017; Pinson et Reigner, 2017) participent également à façonner des théories et des savoirs sur les villes contemporaines.

Au XXI^e siècle l'intérêt pour la ville, comprise à la fois comme un objet géographique à diverses échelles et comme un espace politique et social, est réactivé, motivé par des enjeux théoriques, politiques, économiques, technologiques et stratégiques. Le programme de recherche et la série de conférences « *Cities are back in town* »² en témoignent. Dans le monde, les villes, les métropoles et les mégapoles, gagnent en influence et en autonomie face aux États-nations (Barber, 2015) à la faveur de la néolibéralisation de l'économie et des sociétés. Face à l'inaction des États, moins réactifs et plus éloignés des problématiques locales, les villes font référence et

² Programme de recherche translaboratoires depuis 2010 à Sciences Po dirigé par Patrick Le Galès et Marco Oberti, url : <http://blogs.sciences-po.fr/recherche-villes/a-propos/>, consulté en février 2020.

s'imposent pour faire face aux enjeux contemporains, à leur échelle. Les dimensions spatiales, démographiques et politiques des villes offrent un fort potentiel d'action aux gouvernements urbains dans un présent compétitif et soumis à des désordres mondiaux, politiques et économiques, climatiques et environnementaux.

Modèle et utopie dans l'urbanisme mondialisé au XXIe siècle

Notre recherche s'inscrit dans le contexte d'une omniprésence des références à la « ville du futur », à la « ville en 2030 » ou encore à la « ville de demain ». Les occurrences sont très fréquentes dans la presse nationale généraliste, dans les revues professionnelles d'urbanisme et d'architecture et dans la littérature scientifique de nombreux champs de recherche de sciences sociales et techniques. L'élaboration d'une carte d'après un recensement des mentions de « ville du futur », ville en 2030, 2050, dans la presse et les publications scientifiques³ a rendu visible ce foisonnement. Au sein de cet ensemble, nous avons distingué les projets de ville pour rendre compte d'une forme de projet d'urbanisme défini à la fois par des caractéristiques spatiales et des principes de planification singuliers : l'échelle d'une ville entière et la planification à long terme. La carte rend compte de l'importance du phénomène des projets de ville, à l'échelle mondiale (Figure 1).

Bien que présents dans le monde entier, la carte a confirmé la répartition inégale des types de projets de ville avec une prédominance du type *ex nihilo* dans les pays du Sud et du type transformation de l'existant dans les pays du Nord, un déséquilibre inhérent aux contextes locaux. Les projets de ville *ex nihilo* répondent aux besoins de pays qui conjuguent, en fonction de leur histoire, les effets de l'exode rural, une forte croissance démographique, l'obsolescence et le mauvais état des centres urbains existants et l'émergence d'une classe moyenne plus exigeante. Les projets de transformations répondent aux besoins des villes existantes de se développer et se renouveler pour garantir leur attractivité et leur compétitivité dans un paysage urbain mondial de plus en plus concurrentiel.

³ Les données brutes et complètes de la carte sont consultables en ligne : <https://framacarte.org/m/4766/>.

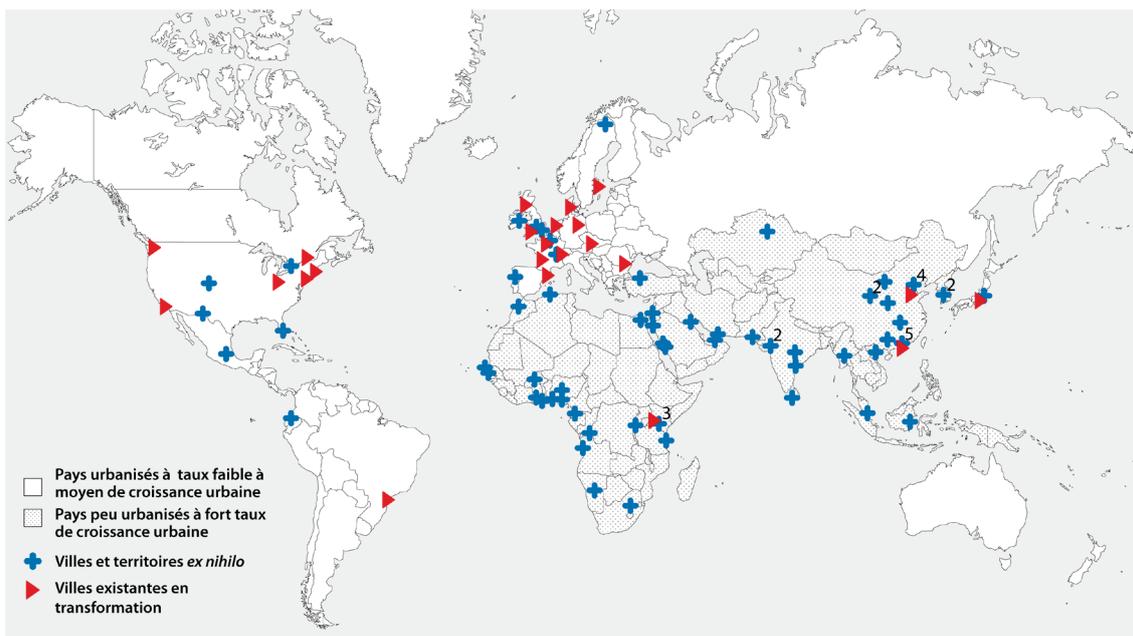


Figure 1 - Carte de recensement des projets urbanisme « du futur », pour 2030, 2050, dans la presse et la littérature scientifique entre 2016 et 2021. La carte ne recense que les « projets de ville ».

L'analyse des projets de ville est un moyen de révéler des logiques générales qui structurent l'urbanisme contemporain, mondialisé, et les logiques particulières qui sculptent les projets en fonction des contextes.

Présente au cœur de notre réflexion, l'échelle internationale de notre recherche n'est pas anodine. Elle s'impose au regard des nombreux enjeux sociopolitiques de plus en plus partagés à travers le monde (changement climatique, croissance économique, nouvelles technologies). Par ailleurs, « l'international » est une catégorie fréquente dans les discours des acteurs des projets de ville : ils y font constamment référence pour se comparer ou se positionner comme des exceptions dans le paysage de la production urbaine contemporaine qui serait normalisée, uniforme et globalisée (Sassen, 2009; Sennett, 2000). Ainsi, l'international est à la fois une caractéristique imposée de notre objet de recherche (son inscription mondialisée) ; une posture méthodologique choisie pour croiser les logiques générales et particulières (l'étude de cas internationale) ; une caractéristique des acteurs des projets qui se reflète dans leurs discours (circulation des pratiques et concurrence internationale). Il ne s'agit pas de discuter de l'influence des conseillers (à ce sujet lire McCann et Ward, 2011) mais d'y voir le contexte de l'avènement du projet de ville comme objet caractéristique de l'urbanisme au XXI^e siècle. Il se révèle être international par essence et par l'identité des acteurs, experts ou organisations internationales, qui y participent.

Les concepts clés de modèle et d'utopie servent à interroger les théories, les savoirs et idées qui façonnent les projets de ville. Plus particulièrement, nous interrogeons la part d'utopie que les projets de ville incorporent et leur inscription dans des modèles urbains. L'hypothèse générale de notre travail est que les projets de ville sont une expression contemporaine des théories et des idéologies autrefois diffusées dans des textes doctrinaires et des manifestes sur la ville. Tout à la fois objets architecturaux et urbains, représentations idéelles et abstraites et expressions d'ambitions et d'intentions, les projets de ville offrent, par l'articulation de discours explicatifs, descriptifs et prescriptifs, la possibilité d'explorer et de caractériser les représentations et les idées sur la ville et la société idéales qui parcourent l'urbanisme contemporain.

Penser la question du modèle dans l'urbanisme au XXI^e siècle est important pour saisir ce que partagent les pratiques contemporaines, et aller au-delà du constat de la diversité ou de la réception locale de pratiques partagées (Verebes, 2016). Mais aussi, pour inscrire l'époque contemporaine dans une histoire plus longue dans laquelle l'architecture, l'urbanisme et les sciences humaines et politiques ont construit des systèmes de référence intellectuelles ; ceux-ci ont pensé les villes et les sociétés comme des ensembles sur lesquels on pourrait agir selon des principes précis. Notre première hypothèse suppose que les projets de ville au XXI^e siècle ne traduisent pas une pensée théorique inscrite dans des écoles ou courants cohérents. Ils mobilisent des techniques et des outils éclectiques et dépourvus de socle théorique revendiqué, et ne s'inscrivent pas dans des modèles partagés et soutenus par des doctrines propres à l'architecture et à l'urbanisme. Par conséquent, le modèle ne ferait plus sens pour rendre compte de l'évolution des pratiques et des théories en urbanisme.

Par la notion d'utopie nous soulevons des questions sur les manières de penser, d'imaginer et de projeter la ville du futur dans l'urbanisme contemporain. Partant de la définition de Karl Mannheim qui désigne l'utopie comme un état d'esprit « en désaccord avec l'état de réalité dans lequel il se produit [et qui] ten[d] à ébranler, partiellement ou totalement, l'ordre des choses qui règne à ce moment » (1956, p. 124), l'utopie nous permet de questionner la charge transformatrice injectée dans les projets de ville et de considérer les façons dont les projets se construisent par rapport au présent. Notre seconde hypothèse propose que les modalités de conception contemporaine génèrent une méthodologie de fabrication urbaine désincarnée des problématiques sociales et conduisent à une absence de pensée urbaine critique, source d'ambition utopique. Celle-ci serait secondaire, voire inexistante, dans les intentions politiques et sociales, et les idéologies défendues dans les projets de ville seraient façonnés par des processus davantage négociés et intégrés aux « états de réalité » existants (Mannheim, 1956).

L'exploration du champ des idées par le modèle et l'utopie dans l'urbanisme contemporain requiert de fonder un modèle d'analyse adapté à sa nature singulière. En effet, les doctrines et les idéologies contemporaines sur la ville ne font plus l'objet de productions littéraires et/ou graphiques mais doivent être reconstituées et recomposées à partir des réalisations et des productions discursives des acteurs qui y prennent part. Par ailleurs, l'internationalisation des enjeux de l'urbanisme et les conditions de production des villes nécessite de croiser l'étude des idées et l'étude des objets. Ils représentent deux pôles interdépendants de la pratique de l'urbanisme que nous choisissons d'explorer conjointement.

Méthodologie

Notre méthodologie repose sur le choix raisonné de huit études de cas pour accéder aux façons de penser et de fabriquer la ville et d'y projeter l'organisation d'une société. Elle nous permet d'approcher les modalités et les pratiques contemporaines de conception des villes pour le futur à l'échelle internationale et d'explorer les logiques et les enjeux et de la production théorique et pratique de l'urbanisme au XXI^e siècle.

L'étude de cas donne accès en même temps à la mise en discours et en image et à la traduction opérationnelle planifiée des idées sur la ville du futur. Elle permet de rendre compte des théories et des pratiques d'une forme de production urbaine nouvelle. Huit cas sont support de l'analyse et illustrent la typologie du phénomène des projets de ville à l'échelle internationale : quatre projets de ville *ex nihilo* (**Xixian New Area** en Chine, **Amaravati** en Inde, **Masdar City** aux Émirats Arabes Unis et **Konza Technopolis** au Kenya) et quatre projets de ville existante en transformation (**Imagine Boston 2030** aux États-Unis, **Hong Kong 2030+** en Chine, **Nairobi 2030** au Kenya et **Bordeaux Métropole 2050** en France) (Figure 2). L'étude de cas est dimensionnée pour permettre une récolte de données systématisée qui rend possible une analyse monographique de chaque cas et une analyse transversale et comparative.



Figure 2 - Carte de situation des huit études de cas retenues.

Une combinaison de techniques d'investigation qualitatives est mise en œuvre pour le recueil des données : une étude documentaire, des entretiens semi-directifs avec des professionnels et des observations. L'analyse recourt aux outils de la sociologie urbaine et à ceux de l'analyse spatiale afin de mener une analyse discursive et spatiale des huit projets de ville (Tableau 1). Les outils de la sociologie urbaine (l'analyse documentaire et les entretiens) nous font accéder aux registres de connaissance contextuel, culturel et pratique. Grâce à eux, nous élucidons la structure argumentaire, idéologique et conceptuelle des projets de ville. En parallèle, les outils de l'architecte (l'analyse spatiale à plusieurs échelles), nous font accéder à une lecture technique et experte de la planification spatiale et à une lecture sensible de la spatialisation des projets et de l'aménagement urbain. L'association de deux entrées analytiques nous permet de questionner parallèlement les discours et les formes architecturales et urbaines des projets de ville.

Le matériau principal et initial pour la recherche sont les documents de promotion et les rapports produits et diffusés officiellement par les organismes en charge de la conception des projets et par les agences publiques. Leur précision et leur quantité varient selon les cas mais ils offrent en grande partie des données à la fois graphiques (plans, schémas, organigrammes) et des argumentaires plus ou moins détaillés, descriptifs, explicatifs, purement techniques ou promotionnels et destinés à des publics cibles (investisseurs, entreprises, habitants). Des entretiens semi-directifs ont été menés à Boston et à Xixian New Area avec des responsables de la gestion des projets ainsi que des architectes et urbanistes en charge de la conception même.

Des observations brèves du terrain ont été possible à Xixian New Area (en avril 2019) alors que le projet est en cours de construction⁴ ainsi que pour le projet Bordeaux Métropole 2050 au travers d'un atelier de prospective participatif durant quatre mois (Tableau 2). Nous rendons compte de nos résultats au moyen d'une présentation monographique détaillée de chaque cas dans la partie 2 ainsi que par une analyse transversale et comparative exposée en partie 3.

		PROJETS	DONNÉES		
			ANALYSE DOCUMENTAIRE	ENTRETIENS	OBSERVATIONS
TYPE	EX NIHILO	<i>Xixian New Area</i>	X	X	X
		<i>Amaravati</i>	X		
		<i>Masdar City</i>	X		
		<i>Konza Technopolis</i>	X		
	EXISTANT	<i>Imagine Boston 2030</i>	X	X	
		<i>Hong Kong 2030+</i>	X		
		<i>Nairobi 2030</i>	X		
		<i>Bordeaux Métropole 2050</i>	X		X

Tableau 1 - Dispositifs de collecte de données selon les cas étudiés.

	Acteurs des projets / concepteurs	Experts de la ville / Société civile	Total	Visites / Observations
Imagine Boston 2030	5	3	8	/
Xixian New Area	4	1	5	2
Bordeaux Métropole 2050	/	/		6
Total	9	4	13	8

Tableau 2 - Entretiens et observations réalisés

Organisation et apports de la thèse

La thèse est organisée en trois parties.

La première partie situe notre travail dans l'histoire des idées et l'actualité des recherches sur la ville et l'urbanisme. Elle détaille notre positionnement et nos apports dans le paysage des savoirs sur la pensée et la production de la ville au XXI^e siècle. Nous présentons d'abord une histoire des idées sur la ville idéale et des concepts de modèle et d'utopie. L'approche chronologique et conceptuelle de l'urbanisme précise notre cadre d'investigation à l'intersection des disciplines

⁴ À Boston la ville ne montre pas de signes du projet lors de notre visite en janvier 2019.

de la sociologie et de l'architecture et ancre notre travail dans l'étude de l'époque contemporaine. Ensuite, nous présentons les enjeux, les formes et les outils de la production et de la fabrication urbaine contemporaine et nous en détaillons les dynamiques, les postures et les critiques. Un panorama des recherches sur les villes et l'urbanisme dans la recherche contemporaine permet de situer notre apport problématique. Nous nous positionnons dans le champ de la recherche sur l'urbanisme au XXI^e siècle par une approche internationale et un regard centré sur un nouvel objet, le projet de ville et ses deux types, le projet de ville *ex nihilo* et le projet de ville existante en transformation. Enfin, nous exposons notre problématique, nos hypothèses et notre modèle d'analyse.

La deuxième partie présente notre méthodologie d'investigation et plonge au cœur de l'étude de cas. Une analyse critique et monographique présente chaque cas à partir de ses caractéristiques historiques, géopolitiques, économiques et juridiques. Nous y détaillons notre analyse documentaire en croisant les outils de l'analyse sociologique pour l'étude du discours et les outils de l'analyse spatiale pour l'étude des projets. Les quatre projets de ville *ex nihilo* confirment la place centrale des villes au cœur des ambitions de nombreux gouvernements contemporains. Leur conception et leur construction appellent à lire la production urbaine comme un projet à la fois politique, social et économique et mettent en valeur le rôle de la ville *comme* projet. Les quatre projets de ville existante en transformation incarnent la manière dont la planification urbaine règlementaire s'intègre aux stratégies et aux agendas politiques. La ville *en* projet se retrouve au cœur des ambitions des gouvernements et apparaît comme un objet support d'une transformation qui dépasse le cadre de l'urbanisme. Les présentations monographiques des huit cas rappellent et illustrent la condition partagée des projets de ville au XXI^e siècle tout en alimentant les connaissances particulières sur ces projets dans le champ de la sociologie urbaine, de l'urbanisme et de l'architecture.

La troisième partie est consacrée à la présentation des résultats de l'analyse transversale. Elle rend compte des pratiques de conception et de production des villes au XXI^e siècle que nous discutons en regard des notions de modèle et d'utopie. Nous y exposons l'existence trois caractéristiques : la mise en récit des changements pour le futur, l'usage de ressources types dans la conception et l'opérationnalisation par assemblage. Nous montrons que le projet de ville épouse un schéma général de conception qui fait de la fabrication de la ville contemporaine une

question avant tout stratégique sur les plans géopolitique et économique qui est pensée selon les cadres de la néolibéralisation.

À travers notre recherche il s'agit de caractériser les pratiques contemporaines de l'urbanisme et leurs soubassements idéologiques et théoriques. Le croisement comparatif de huit projets de ville dans une étude de cas internationale nous permet de mettre en avant une lecture des logiques générales qui structurent l'urbanisme au XXI^e siècle à travers les pays et les continents mais aussi de mettre en relief les logiques particulières des projets éclairés depuis leurs contextes géopolitiques. Par ailleurs, notre thèse ouvre à de futures recherches sur les projets de ville et plus largement sur la production théorique et pratique des villes au XXI^e siècle, recherches auxquelles nous apportons la lecture, la synthèse, l'analyse et la critique d'un corpus hétérogène et presque entièrement anglophone. Il s'agit d'un travail transdisciplinaire où s'interrogent réciproquement les idées défendues et les projets conçus au moyen des outils du sociologue et de l'architecte.

PARTIE I.

HISTOIRE ET ACTUALITÉ DE LA VILLE : THÉORIES, ENJEUX ET RECHERCHES

La recherche sur la ville et l'urbanisme au XXI^e siècle s'inscrit dans une longue tradition intellectuelle qui a étudié les villes construites à travers les siècles, qui a élaboré des théories socio-politiques, mais aussi qui a défini, si ce n'est découvert, des règles de compositions et des lois d'organisation des sociétés dans l'espace selon des principes fonctionnels, religieux, et politiques. Au XIX^e siècle, l'élaboration de théories et de doctrines et le perfectionnement des techniques et des sciences physiques et mathématiques ont conduit à l'émergence des sciences de la ville et de l'urbain, de l'urbanisme, qui ont apporté des mots et des outils conceptuels pour penser la ville.

Notre objet, le projet de ville, s'étudie à l'aune de cette épistémologie de l'urbain et des débats contemporains au XXI^e siècle au moment où les discours sur la ville, l'urbain et l'urbanisme confrontent des régimes d'idées politiques, économiques et sociales et façonnent la définition et le dessein même des mondes urbains. Le projet de ville est compris et conceptualisé dans le champ de la recherche contemporaine ; il est une expression manifeste de l'urbanisme contemporain et un moyen pour révéler les pratiques et les théories, les doctrines et les idéologies qui façonnent les mondes urbains en devenir. Notre thèse formalise un objet de recherche nouveau et propose une perspective renouvelée sur l'urbanisme et la ville pensée, conçue et produite au XXI^e siècle.

La première partie de la thèse s'organise en quatre chapitres.

Le premier chapitre présente une histoire des idées sur la ville, en deux temps : nous parcourons l'histoire longue et variée de l'usage des concepts de modèle et d'utopie jusqu'à leur inscription dans l'histoire et la pratique des sciences urbaines ; puis une frise chronologique articule l'histoire urbaine avec les transformations socio-politiques depuis le XV^e siècle. Le deuxième chapitre détaille le contexte, les enjeux et les outils de l'urbanisme au XXI^e siècle. Nous précisons les liens tissés entre urbanisme et intérêts politiques et économiques ainsi que la circulation des idées et des pratiques dans un contexte de globalisation des économies et de mondialisation

des événements. Le troisième chapitre rend compte d'un état de l'art des recherches sur l'urbanisme au XXI^e siècle. Il est structuré autour de quatre entrées problématiques : une discipline en crise ; les typologies et les classements ; la fabrication des discours sur la ville ; et les enjeux socio-politiques de l'aménagement urbain. Nous en soulignons le caractère interdisciplinaire. Enfin, dans le quatrième chapitre, nous nous positionnons dans le champ de la recherche sur l'urbanisme au XXI^e siècle par une approche internationale et un regard centré sur notre objet, le projet de ville et ses deux types, le projet de ville *ex nihilo* et le projet de ville existante en transformation. Puis, nous exposons notre problématique, nos hypothèses et notre modèle d'analyse.

CHAPITRE 1

Histoire des idées sur la ville

1.1. Penser l'idéal : modèle et utopie, aux origines de l'urbanisme

Dans l'histoire, la ville a été l'objet de nombreux écrits aspirant à établir les meilleures façons de la penser et de la fabriquer, et imaginant les dispositions spatiales optimales, l'esthétique idéale ou les modes de développement urbain à favoriser. Depuis les premières civilisations, la ville a été l'objet de mythes, de théories et de récits qui ont articulé les rapports entre formes architecturales et urbaines construites et l'expression des pouvoirs politiques et religieux⁵. Chaque société a cherché des ordonnancements signifiants, et a produit et organisé des syntagmes architecturaux et urbains propres à ses mythologies (Choay, 1972; Levy, 2005) et sa représentation de la ville idéale. Au-delà des villes effectivement construites, la ville idéale a été pensée en tant qu'ordre socio-spatial programmable et reproductible, et les idées ont été diffusées par la pratique, puis dans des romans, des traités et des manifestes principalement à partir du XVI^e siècle. Les auteurs ont défini des préceptes pour la composer et ont recouru à diverses méthodes pour arrêter et faire connaître les règles énoncées.

Les travaux d'historiens et de philosophes sur les formes d'élaboration et de cristallisation des visions idéelles et idéales de villes ont distingué deux concepts : le modèle et l'utopie (Choay, 1965, 1980; Derycke *et al.*, 1996).

Ils sont au centre des débats sur la ville et traversent les études urbaines. Ils interrogent l'essence même et la définition de la notion de ville et de « bonne ville », mais aussi les finalités attribuées à la « bonne ville », ainsi que les façons de rendre opératoire un système théorique et conceptuel pour la faire. Porteurs de nombreux enjeux, les concepts de modèle et d'utopie éveillent les curiosités et multiplient les définitions. Leur polysémie est génératrice de plusieurs

⁵ On peut penser au tracé des camps romains initialement imaginé et rationalisé pour l'organisation militaire et toujours lisible dans le tissu urbain de nombreuses villes du territoire de l'Empire Romain ; ou à la ville chinoise qui se définissait et se construisait selon des caractéristiques spatiales strictes : un mur d'enceinte rectangulaire et des entrées aux points cardinaux divisant l'enceinte selon la cosmogonie chinoise. Les modèles culturels sont multiples et vont de l'établissement d'un village Dogon au réseau de cités Maya.

façons de penser les villes (Barbut, 1963; Coste, 2008; Hoch, 2016; Ruyer, 1950; Servier, 1967; Violeau, 2009) et les deux notions sont liées dans l'histoire de la pensée sur la ville et ses théories. Lorsque des auteurs ont tenté de les dissocier elles se sont révélées être les deux faces d'une même pièce, principalement séparées par leur capacité à se réaliser et se matérialiser (Fiandanese, 2019, p. 5). Leur usage est d'actualité pour étudier les projets de ville au XXI^e siècle et questionner la conception, la production et la représentation de la ville idéale et de la ville du futur. Plus généralement, le modèle et l'utopie servent à stabiliser des réflexions théoriques sur les manières de concevoir l'espace et la société.

La représentation et le contenu des idéaux, qu'ils soient urbains, architecturaux, sociétaux ou encore politiques sont forgés par des idéologies, des croyances, des savoirs et des expériences, mais la codification et la consolidation de l'état idéal imaginé nécessitent une forme de réduction de la complexité intellectuelle en une expression synthétique écrite et/ou graphique. C'est cette opération qui rend tangible des « concepts impalpables », qui les énonce et les fige, qui génère l'essence du modèle et de l'utopie (Choay, 1980, p. 182). La réflexion sur la ville à partir de la notion d'idéal est une première étape des réflexions qui mènent ensuite à codifier et à organiser les idées défendues sur la ville et la société. Les deux concepts ne s'opposent pas mais distinguent deux façons de produire une idée et une image de la ville idéale. Le modèle se rapporte principalement à une représentation spatialisée, voire dimensionnée, d'un ensemble de principes architecturaux et urbains qui organisent et servent la société ; l'utopie s'inscrit dans l'ordre du récit qui énonce un état idéal de société (parfois associé à une forme spatiale) et qui s'appuie sur la transformation radicale de l'existant ou sur une volonté de le transcender.

La force des concepts de modèle et d'utopie en urbanisme est ancrée dans le travail de Françoise Choay (1965, 1980) qui a étudié leurs origines disciplinaires et théoriques en remontant aux récits littéraires du XV^e siècle et qui a détaillé les implications doctrinaires de leur usage. Ses travaux ont démontré leurs liens de parenté. En effet, son travail instruit la filiation des théories de l'urbanisme du XX^e siècle avec les utopies sociales qui se sont multipliées à la faveur de l'industrialisation de l'Occident et des bouleversements sociaux apparus dans son sillage aux XVIII^e et XIX^e siècles (Choay, 1965). L'auteure trace une histoire des idées en urbanisme, depuis la première utopie urbaine qu'elle attribue à Thomas More et à son livre *L'Utopie ou Le traité de la meilleure forme de gouvernement* (1516), jusqu'aux modèles urbains du XX^e siècle qu'elle

théorise. Elle étudie les théories et les idées socio-spatiales développées sur la ville et la société idéales dans les ouvrages d'intellectuels du XIX^e siècle, les « proto-urbanistes ». Ses recherches établissent des convergences et des redondances entre des courants de pensée politiques, philosophiques et techniques sur la ville alors qu'ils apparaissaient assez hétéroclites et dispersés sur un temps long. Ses conclusions présentent une structuration des théories urbaines au XX^e siècle autour de deux modèles urbains principaux⁶, des modèles à la fois sociaux, sociétaux et spatiaux : le progressisme et le culturalisme. Le progressisme incarne l'idéal de la modernité. Il s'élabore et se diffuse internationalement au travers des C.I.A.M⁷ ; des architectes et des urbanistes y défendent une vision de la ville qui doit renouveler et corriger les obsolescences des villes européennes traditionnelles et historiques (Choay, 1965, p. 32). Il se base sur les besoins d'un l'homme-type, universel, organisés dans une ville fonctionnelle, triomphe de la raison et de l'ordre au service de l'efficacité, de l'esthétique et de la productivité. Vision optimiste du progrès qui rationalise l'organisation de l'espace urbain et les besoins de l'homme type, le modèle progressiste aboutit à une organisation spatiale et sociétale fonctionnelle « optimisée » (Choay, 1965, p. 33-34). En contraste, le culturalisme défend la vision d'une ville idéale dont les dimensions spatiales et démographiques sont précisément établies, afin de remédier à l'extension inexorable des cités industrielles et de garantir une haute qualité de vie en ville. Vision nostalgique de la cité construite de manière organique, elle dessine un espace urbain qualitatif et vise à l'épanouissement individuel par la culture et l'esthétique (Choay, 1965, p. 45). Elle doit être unique, se différencier des autres cités, et elle s'organise à partir du principe d'un espace « concret », celui de la relation entre les édifices et les espaces qui les séparent, contrairement à l'espace « abstrait » du progressisme qui arbitre par fonction et utilité (Choay, 1965, p. 42-43).

Françoise Choay poursuit l'exploration du modèle et de l'utopie au travers des œuvres d'Alberti (*De Re Aedificatoria*, 1443) et de Thomas More (*L'Utopie*, 1516). Déplaçant la question des liens

⁶ Françoise Choay indique l'existence d'un troisième modèle aux États-Unis, peu structuré, qu'elle nomme « anti-urbanisme » ou « désurbanisme ». Il est caractérisé par une nostalgie de la nature mais il ne se place, d'après elle, que dans une position critique. Il ne propose pas de méthode comme ont pu le faire les deux autres modèles. Sa nature « trop radicalement utopique » l'aurait écarté de toute réalisation concrète (Choay, 1965, p. 46). Il est principalement associé aux travaux de F.L. Wright sur *Broadacre City* (Maumi, 2015) mais renvoie aussi aux « théories anglaises » sur l'aménagement du territoire qui se déploient dans le Nouveau Monde (Maumi, 2013, 2017).

⁷ Les Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) se tiennent principalement entre 1928 et 1956. Le Corbusier publie un texte fondateur de l'urbanisme moderniste, *La Charte d'Athènes*, en 1941, suite aux conclusions du congrès de 1933.

entre utopies et modèles urbains, ses recherches questionnent les manière d'« énoncer » et de « figer » une théorie architecturale, urbaine et sociale pour faire face à la critique (Choay, 1980). Elle distingue chez Alberti la méthode du « traité » qui conceptualise la ville idéale selon des règles qui organisent des éléments indépendants possédant des qualités architecturales et spatiales précises et autonomes. À l'opposé, Thomas More invente un dispositif pour représenter son idéal social et le spatialiser. Sa démarche se rapporte au « modèle » et produit une représentation urbaine complète et figée. En démontrant le fonctionnement d'une société idéale qui rompt avec la tradition légitimée par la force du temps long, il atteint le « stade de l'utopie » (Choay, 1980, p. 183). Lorsque Françoise Choay discute de la « règle » et du « modèle » en tant que démarches de codification de l'idéal, elle distingue deux positions intellectuelles sur les liens, chez ces auteurs, entre la partie et le tout, l'architecture et l'urbanisme. Les règles, qui composent les traités, « réduisent le bâtir à l'architecture et oublient la ville » tandis que dans les modèles des intellectuels du XV^e et XVI^e siècles, puis du XX^e siècle, la ville acquiert « la valeur de paradigme » comme chez le Filarete « pour qui elle est la fin du bâtir et l'entité à laquelle sont subordonnés tous les autres édifices » (Choay, 1980, p. 212) et « la "totalité", l'agglomération urbaine, l'emporte sur les parties, les individus » (Choay, 1965, p. 42).

Les concepteurs font varier l'échelle de conception de l'idéal spatial, de l'unité architecturale à la totalité de la ville ; une opposition que l'on retrouve déjà chez Vitruve qui choisit un point de vue technico-esthétique⁸, et Platon⁹ qui privilégie un point de vue politique. Chez les intellectuels, les architectes, les ingénieurs et les humanistes divers, Françoise Choay met donc en évidence deux façons d'envisager la réflexion sur l'essence de la ville. Celle-ci apparaît soit comme une conséquence des règles énoncées, soit comme un but et un modèle à réaliser.

1.2. Penser la ville idéale : le modèle

1.2.1. Définir le modèle et comprendre ses propriétés

Partant de l'étude des manifestes urbains de la fin du XIX^e siècle, Françoise Choay définit le modèle en urbanisme comme une « image de la ville » à la fois exemplaire et reproductible qui

⁸ VITRUVÉ (1^{er} siècle av. J-C), *De architectura*.

⁹ « Platon dans *Les Lois* et le *Critias* avait donné à l'espace bâti un rôle stabilisateur de "*pharmakon*" lors de la fondation de colonies et de sociétés nouvelles. » (Schaer et Sargent, 2000, p. 337)

se construit par filiation théorique et pratique entre de nombreux auteurs (1965, p. 16). Les modèles sont des « types idéaux d'agglomération urbaine » (Choay, 1965, p. 74) construits « *ex post* dans une logique d'idéal-type pour rendre compte » de pratiques (Bourdin et Idt, 2016, p. 11), et ils recèlent un caractère d'exemplarité, c'est-à-dire de quelque chose « qui mérite d'être suivi ou imité » (Blais, 2014). Frédéric Héran, précise, que le modèle est une « représentation simplifiée, souvent formalisée, d'un processus ou d'un système » (2015). Il rejoint la notion de modèle telle qu'elle est mobilisée par les sciences, notamment sociales, pour rendre compte de la réalité de manière synthétique et schématique. Dans les sciences techniques, le modèle peut aller jusqu'à apporter, en plus d'une « représentation formelle d'une réalité », un « cadre instrumental » opérationnel sous forme d'un outil de calcul et de décision (Siret, 2011, p. 2020). Les trois piliers du « modèle » (exemplarité, reproductibilité et simplification formalisatrice) excluent dans un premier temps la dimension subjective voire doctrinaire à l'origine de l'élaboration d'un modèle en urbanisme.

Le modèle fascine en architecture et en urbanisme car sa définition sémantique est ardue et empreinte d'une longue histoire. Son évolution étymologique est ramifiée et variable selon les langues. Depuis le latin « tardif » *modellus* lui-même dérivé du latin classique *modulus* et *modus* signifiant « mesure » ou « unité de mesure », le terme se décline en italien (*modello*) et indique une mesure de référence en sculpture ou en architecture. Plus tard les mots modèle (français), *model* (anglais) et *Modell* (allemand) apparaissent et diffusent à la fois le sens pragmatique originel de la mesure ou de l'échelle d'objet matériel et physique, et son sens abstrait de « norme » (Fiandanese, 2019, p. 2). Le terme de modèle en architecture et en urbanisme intègre donc la confusion :

« Le modèle en architecture opère à la fois sur différents registres (à différentes échelles architectoniques), et à différents niveaux (de l'échelle de l'objet à un niveau plus général d'une société et, au-delà, d'une culture). » (Coste, 2008, p. 83)

Alors, chargé de ce sens supplémentaire, il questionne à la fois *ce qui est dicté* et *ce qui est à l'origine des propositions édictées*. En effet, la définition du modèle est l'objet d'un paradoxe sémiotique. S'il est une essentialisation des « caractéristiques fondamentales d'une réalité observable » (Girault, 2016, p. 3), c'est-à-dire une opération analytique, il désigne aussi l'opération d'interprétation du réel préalable à l'action, une « conception idéelle servant de support à la production d'une réalité » (Moriconi-Ébrard, 2003, p. 626-627). En d'autres termes, le modèle théorique est construit par l'interprétation d'une réalité antérieure et se réfère à un « système de valeur », par conséquent il « ouvre forcément sur l'arbitraire » (Choay, 1965, p.

75) et ne saurait être assimilé à un savoir scientifique. En urbanisme, chaque modèle, même s'il ne s'agit pas d'un « modèle opérationnel précis, [...] construit un regard sur la ville » (Manziona, 2011, p. 175).

Les aspects sémiologiques et sémantiques à l'origine de nombreux débats et de travaux théoriques n'oblitérent pas la réelle portée pratique du modèle en architecture et en urbanisme. Comme support de conception il est « le quelque chose dont part l'architecte pour concevoir » (Boudon, 1992, p. 103) ou encore il est le « bagage spécifique du concepteur qu'il mobilise par répétition et/ou par déformation dans plusieurs projets successifs » (Tapie, 2011, p. 30). À ce titre il prend le sens de l'exemple, pas nécessairement exemplaire. Source d'inspiration davantage que système de référence (Söderström, 2012), il trace une voie. Lorsqu'il devient un idéal pour l'action, il s'apparente à un référentiel d'action publique et pour le concepteur il « peut servir à comprendre, à représenter ou à concevoir » (Coste, 2008; Sadoux, 2015). Le modèle, au même titre qu'en mathématique par exemple, sert alors à penser et à construire le raisonnement autour d'un objet tangible et manipulable sans nécessairement être absolu et inconditionnel.

Finalement, le modèle en urbanisme renvoie à plusieurs sens et même plusieurs usages : d'une part, le modèle permet d'observer et de tracer la circulation des savoirs et les articulations historiques et idéologiques des idées et des projets chez les théoriciens et les concepteurs ; d'autre part, d'un point de vue épistémologique, il sert à décrire et à analyser l'évolution des principes méthodologiques et des pratiques en urbanisme ; enfin, pour les concepteurs il peut désigner une référence, voire et un prototype ou une méthode reproductible.

1.2.2. Le modèle en urbanisme à la charnière de l'émergence des savoirs sur la ville

Les XIX^e et XX^e siècles sont décrits comme l'époque d'une « disciplinarisation » des savoirs urbains (Van Damme, 2005) et celle de l'émergence de l'urbanisme en tant que science de la ville à « prétention scientifique » (Choay, 1965, p. 8). Sa consolidation à partir des sciences sociales, de l'archéologie ou encore des sciences de l'ingénieur interroge l'identité de la discipline qui oscille entre « modélisation et idéalisation » (Manziona, 2011, p. 177). Il s'agit, pour beaucoup de théoriciens et les premiers urbanistes, de trouver la manière d'articuler le statut scientifique de la discipline et les doctrines qui encadrent les savoirs qu'elle organise. Le

rôle de l'urbaniste est lui-même en débat entre un savoir technique d'ingénieur et un autre de concepteur qui organise formes, fonctions et sens (Choay, 1972).

La révolution industrielle entraîne un bouleversement profond des sociétés occidentales et avec elles de leurs villes. Elle transforme les moyens de production et l'économie, et les nouvelles infrastructures techniques et technologiques participent à façonner une nouvelle organisation socio-spatiale. Une « ville-type » se dessine, elle se caractérise : par la rationalisation des voies de communication et la percée des grandes artères ainsi que la construction des gares ; par la spécialisation de secteurs urbains entre habitat et industrie ; par la naissance de nouveaux organes urbains (grands magasins, grands hôtels, immeubles de rapport) qui transforment le paysage de la ville par leur gigantisme ; par l'obsolescence des enceintes fortifiées de la ville sous la pression d'une suburbanisation favorisée par la naissance et le développement du chemin de fer. Face à de nouvelles conditions de vie urbaine, la sociologie naissante n'est pas en reste pour analyser ce processus et pose deux démarches d'analyse : une descriptive qui étudie les conditions de travail, d'hygiène et de vie de la population de la société industrielle au moyen de la statistique ; une autre, plus interprétative, analyse les liens entre ville et la société et établit une critique des dynamiques sociales et sociétales qui accompagnent les transformations spatiales. Ces deux démarches et les faits qu'ils (d)énoncent servent de socle de réflexion et nourrissent les théories et les manifestes des modèles urbains que Françoise Choay classe entre le progressisme et le culturalisme (Choay, 1965).

Entre autres théories naissantes, Ebenezer Howard conçoit le principe de la « cité-jardin » (*garden city*) (1898), une théorie de l'aménagement spatial et territorial optimal combinant les atouts perçus de la ville du XIX^e siècle et ceux de la campagne vue comme un espace sain. Il utilise une analogie qui repose sur des aimants, ils symbolisent les pouvoirs d'attraction de la ville (« emplois, salaires élevés, loisirs, diversité et opportunités sociales ») et de la campagne (« beauté de la nature, paysages, air pur, loyers bas ») et leurs inconvénients repoussoirs (ville : « manque de nature, bidonvilles, chômage, solitude des foules » ; campagne : « bas salaires et travaux de force, villages désertés, pas d'égouts »). Howard propose une forme de ville idéale, intermédiaire et équilibrée, qui combine les atouts des deux extrêmes sans leurs inconvénients : la cité-jardin. Le modèle théorique issu d'une analyse socio-spatiale se traduit en une organisation spatiale qui distribue logements et fonctions publiques (écoles, commerces, parcs), hiérarchise les voies de communication selon leur importance et prévient l'étalement urbain ou la surpopulation. Howard, lorsqu'il conçoit le principe de la *garden city* est conscient de la valeur simplificatrice de ses schémas en réalité formulés comme une notice, sortes de règles pratiques

et opérationnelles. Entre simplification théorique de l'aménagement territorial et urbain et mise au point de règles, Howard diffuse, au-delà d'un modèle de ville culturaliste, une méthode pour penser une ville modèle (Sadoux, 2015). Il a fait école et quelques villes au Royaume-Uni ont été construites au moins en partie selon son modèle au début du XX^e siècle¹⁰. D'autres architectes ont expérimenté la construction de villes *ex nihilo* au XX^e siècle et ils ont, à cette occasion, dessiné et organisé l'espace urbain selon une analyse progressiste de la ville idéale à partir du même contexte. L'approche progressiste veut combiner le confort de l'habitat et l'optimisation du tissu urbain pour la circulation automobile. Les exemples de Brasilia (Oscar Niemeyer) et de Chandigarh (Le Corbusier) construits dans les années 1960, qui répondent à des demandes politiques, illustrent alors les tentatives de nombreux architectes et urbanistes de faire coïncider approche spatiale, architecturale et urbaine et préoccupations d'ordre socio-politiques. Le XX^e siècle est ainsi ponctué de nombreuses tentatives de matérialiser les idéologies et les théories socio-spatiales alors en circulation.

1.2.3. Le modèle pour penser l'urbanisme au XXI^e siècle

Pour étudier la filiation des idées, des théories et des idéologies, les historiens recourent au modèle. Il permet de suivre la circulation des savoirs et leur réorganisation à mesure de leur diffusion. Un modèle « n'en chasse pas un autre mais [il] structure des stratégies, des représentations, des argumentaires et des pratiques à partir de celui qui le précède » (Tozzi, 2013) :

« Ils constituent les schèmes souvent inconscients ou inavoués à partir desquels s'effectue la mise en forme. Ils peuvent être partagés par un groupe, une "école", ou au contraire être l'apanage d'un concepteur isolé. Ils ne sont pas étrangers aux conditions générales de l'époque (développement de l'industrie avec ses conséquences sur l'urbanisation, l'habitat, les modes de vie) mais se placent vis à vis des conditions économiques dans une position d'autonomie relative. » (Panerai *et al.*, 2004, p. 154)

L'étude des modèles en urbanisme est donc une étude des transmissions et des réinterprétations. L'histoire parfois met l'accent sur des évolutions successives marquantes qui favorisent une étude des différences plutôt que des ressemblances. Cette approche tend à

¹⁰ On peut citer Letchworth des architectes Raymond Unwin et Barry Parker (Choay, 1965, p. 290) ; ou Welwyn directement fondée par Ebenezer Howard. En France les villes nouvelles des années 1970 n'y sont pas étrangères.

camoufler la continuité d'enjeux de société alors que « le changement intervient le plus souvent progressivement plutôt que par grands bonds » (Verebes, 2016, p. 13). Dans cette perspective, l'urbanisme contemporain ne marque pas *de facto* un tournant radical en urbanisme mais doit plutôt être compris dans le cadre d'une évolution lente dont les soubresauts apparaissent dans le temps long.

Au XXI^e siècle le modèle peut être réintroduit en tant que « concept épistémologique [... plutôt que d'être utilisé] pour interpréter la conception architecturale et urbaine » (Fiandanese, 2019, p. 1) car les « nouvelles formes d'urbanisation dans le monde nécessitent de renouveler le débat sur les fondations épistémologiques du terme afin que la théorie et la pratique urbaines soient également mises à jour » (Brenner et Schmid, 2015). Frédéric Héran fait par exemple l'hypothèse que l'évolution de l'urbanisme au XXI^e siècle ne se fait pas dans la sphère des intentions ou des pratiques mais s'effectue par l'intermédiaire de nouveaux paradigmes méthodologiques (Héran, 2015). Plus que de fournir une réponse clef en main, le modèle peut être une procédure partagée pour des résultats *in fine* divergents. Stéphane Sadoux avance que « le projet de Howard et ses représentations offrent en définitive une méthode de travail pour les urbanistes du XXI^e siècle et des outils pour imaginer un futur meilleur » (2015, p. 36). La notion de modèle permet donc d'explorer, au-delà de la circulation et de la reproduction de villes-objets, celles des savoirs et des méthodes de conception en urbanisme¹¹.

Plus globalement, Alain Bourdin et Joël Idt notent une dérive instrumentale des savoirs et des techniques en urbanisme au détriment d'une pensée globale :

« Le modèle tel qu'il apparaît aujourd'hui dans diverses dimensions tend plutôt à déconstruire la vision d'ensemble où à la réduire à quelques objets iconiques qui "donnent envie" » (Bourdin et Idt, 2016, p. 161).

Les modèles sont rapportés à des dimensions qui se combinent éventuellement différemment selon les projets d'urbanisme (Bourdin et Idt, 2016, p. 159). Bourdin distingue quatre types de savoirs dans l'urbanisme contemporain : les ensembles de recettes et d'outils utilisés au quotidien par les professionnels (opérationnel) ; la coordination des savoirs techniques

¹¹ L'urbanisme tactique apparaît comme une méthode alternative qui augmente l'urbanisme « *mainstream* » d'un nouveau modèle d'action « incorporé, voire digéré, dans/par les stratégies urbaines de production de la ville dite "créative" néo-libérale » (Douay et Prévot, 2016, p. 20). Le modèle de la privatisation de la production urbaine constitue un autre exemple de méthode « incorporée » (Mboumoua et Ozdirlik, 2011).

(opérationnel) ; l'organisation en doctrines de « tradition » et doctrines « techniques » (savoirs performatifs) ; et la science de l'urbanisme qui énonce la « bonne ville » selon les critères d'une vérité scientifique (performatif) (Bourdin, 2015, p. 4-6). Les savoirs produisent tous une forme de modélisation et d'instrumentation et participent à fragmenter la discipline entre des savoirs techniques, doctrines et opérationnels et le savoir doctrinaire s'autonomise du champ opérationnel et de la « vérité scientifique » :

« Aujourd'hui les doctrines constituent très souvent des assemblages de connaissances, de croyances et d'images floues dans leurs limites et leurs contenus. Leur caractère "agrégatif" contraste avec une forme plus classique de doctrine qui consiste à "décliner" un petit nombre de principes forts jusqu'aux prescriptions pour l'action » (Bourdin, 2015, p. 7).

Déjà dans les années 1960, Jane Jacobs fait une critique similaire de la fragmentation des savoirs et leur perte de sens pour penser la ville :

« Les théoriciens dits classiques ne s'intéressent pas vraiment au fonctionnement urbain, car ils ne cherchent pas à le comprendre sur la base d'une observation scientifique afin d'en orienter le cours ou, le cas échéant, de le modifier ; mais ils se polarisent a priori sur l'une des formes induites et inductrices de ce fonctionnement, à savoir celle des caractéristiques physiques de l'environnement urbain, pour la rendre conforme à l'image d'un modèle idéal. » (Présentation de Claire Parin-Sémenaud, Jacobs, 1991, p. 6)

Elle critique les préceptes qui guident l'élaboration d'un modèle auxquels les praticiens se remettent au risque de reproduire des énoncés erronés.

La simplification formalisatrice dans un modèle de règles et de doctrines complexes permet leur reproductibilité mais elle tend à essentialiser, par copies successives, les idéaux initiaux. La notion de modèle pour penser une ville idéale s'augmente au XXI^e siècle des aspects processuels, instrumentaux et opérationnels avec des considérations sur les doctrines socio-spatiales (Jameson, 2010, p. 21). Le débat idéologique ne se limite alors plus à une opposition entre le modèle socio-spatial des progressistes et celui des culturalistes, mais il intègre l'idée d'un « modèle d'action » qui garantirait la production d'une ville conforme à certains idéaux (politiques, économiques, sociétaux) sans en définir nécessairement les aspects spatiaux.

1.2.4. La place du modèle dans les stratégies urbaines

Une partie de la recherche en urbanisme s'intéresse aux effets de l'usage de certains modèles opérationnels, de types de villes précis et d'instruments techniques promus et diffusés par des industriels et des lobbys sur la fabrication de la ville. Les modèles diffusés reposent majoritairement sur des pratiques de certifications, d'évaluation et de comparaison à partir de critères quantitatifs. Ils s'appuient globalement sur des thématiques partagées et consensuelles, ils circulent entre gouvernements locaux, régionaux, nationaux et entre États et ils sont stratégiquement médiatisés par les grandes entreprises et institutions financières. L'enjeu de l'influence et des monopoles industriels, économiques, politiques et idéologiques sur la production urbaine au XXI^e siècle anime ainsi une diplomatie du modèle à l'échelle internationale qui se joue entre les institutions, les entreprises et les États¹². La circulation des modèles est vue sous l'angle de leur poids géopolitique et économique et des conséquences de leur hégémonie (Baker et Ruming, 2015; Gossé, 2000; Leducq *et al.*, 2017; Peyroux, 2012; Peyroux et Sanjuan, 2016), de l'existence d'une idéologie et de leur impact sur les modes de faire et les représentations de la ville comme ressource ou terrain d'expérimentation (Choplin, 2012; Leducq *et al.*, 2017; Lepêtre, 2017; Mboumoua et Ozdirlik, 2011).

La définition par les professionnels de l'urbain de modèles techniques, technologiques et opérationnels peut s'apparenter à une entreprise de standardisation et de normalisation, voire à l'expression d'une « idéologie urbaine » dominante (Lefebvre, 1968). Le transfert vers des « bonnes pratiques » et la duplication d'une « idée qui marche ailleurs » (Blais, 2014) placent au premier plan d'importance les diverses formes de notation et de classements internationaux¹³, garantes d'une bonne attractivité, de compétitivité et d'une visibilité internationale. Très segmentés, les classements et les pratiques de *benchmarking* (évaluation comparative) constituent des enjeux colossaux pour les concepteurs et les décideurs. Sans être « la boussole de leur stratégie », ils ont parfois « constitué pour beaucoup de villes européennes, sinon une fin en soi, du moins un objectif intermédiaire stratégique » (Uhaldeborde, 2017). Les pratiques d'évaluation traduisent des volontés de rationaliser le débat par des mesures, des chiffres et des

¹² Camille Girault analyse par exemple la stratégie de « l'exemplarité écologique » des métropoles d'Europe du Nord (Girault, 2016).

¹³ Les certifications s'attachent aux performances des bâtiments (LEED, bâtiments à énergie positive, bâtiments bas carbone), aux innovations technologiques (*smart city*, *open data*), et aux performances économiques (par exemple le classement annuel du réseau Globalization and World Cities de l'Université de Loughborough).

quantités (Terrin, 2014, p. 64). Le calcul évince les émotions par un semblant de rationalité, valorisée, mais n'est pas exempt d'une possible manipulation puisque la définition de l'outil d'évaluation oriente la valeur des résultats scientifiquement fragiles car contestables et partiels (Bourdin, 2011, p. 156). C'est donc surtout à des fins de *marketing* que les indicateurs prennent toute leur importance auprès des acteurs des projets architecturaux et urbains qui cherchent à transposer des modèles de réussite dans leurs villes, par des coups de théâtre architecturaux et urbains (Chadoin *et al.*, 2000) ou l'organisation d'événements culturels et de divertissement de grande échelle¹⁴.

La diffusion des classifications accélère les processus de normalisation comme l'indique l'arrivée des villes chinoises dans les classements de sociétés de conseil en investissement international (Doulet, 2013, p. 13). Elle confronte les concepteurs au « dilemme de la similitude » (Verebes, 2016, p. 2) car il s'agit de trancher entre l'alignement avec les canons de l'urbanisation généralisée et les stratégies de différenciation pour trouver une légitimité (Peyroux, 2012). L'exemple de Sydney montre comment la poursuite d'une idée de la ville globale conditionne les politiques publiques et la planification urbaine métropolitaine (Baker et Ruming, 2015). Une « stratégisation » des projets est donc à l'œuvre (Hanakata et Gasco, 2018, p. 8). La standardisation interroge, plus largement que celle du modèle, les risques que posent les phénomènes de « mode » sur les identités urbaines qui jouent pourtant un rôle stratégique dans les logiques de concurrence entre ville (Blais, 2014). De plus, la reproduction de modèles, souvent occidentaux, dans des contextes socio-économiques et politiques éloignés remet en cause la valeur culturelle de l'aménagement urbain (Gossé, 2000).

Le passage du modèle doctrinaire en urbanisme vers des pratiques de normalisation reposant sur des évaluations et des notations internationalement admises s'apparente à la recherche d'un idéal à atteindre (villes résilientes, durables, efficaces). L'étalon et la mesure deviennent des traductions pratiques de l'idéal, et la valeur mesurée devient seule indicatrice de la valeur produite et de la réussite. Mais, la ville modèle ne peut être réduite à l'élaboration d'une ville optimale conçue à l'aune de ses performances (Papageorgiou, 1990, p. 207).

Dès 1929, Marcel Poëte prévenait¹⁵ :

¹⁴ TESTARD-VAILLANT Philippe (20 juin 2019), « Le sport, miroir de nos sociétés », *CNRS Le Journal [en ligne]*.

¹⁵ Une mise en garde ignorée par les « disciples de Le Corbusier » selon Michel Ragon (1972, p. 138).

« Il n’y a pas pire danger, en urbanisme, que de vouloir mettre en pratique le *Manuel du parfait urbaniste*. » (Poète, 1967, p. 99)

1.3. Penser la société idéale : l’utopie

1.3.1. Définir la démarche utopique

L’utopie cherche à rompre avec un conservatisme passé ou s’oppose à la restauration des traditions. Elle nous accompagne pour explorer l’ambition de changement dans l’urbanisme au XXI^e siècle et nous renvoyons particulièrement à la définition de Karl Mannheim : l’utopie est un état d’esprit « en désaccord avec l’état de réalité dans lequel il se produit [et qui] ten[d] à ébranler, partiellement ou totalement, l’ordre des choses qui règne à ce moment » (1956, p. 124). Mais pour comprendre ses propriétés, la déconstruction de ses multiples facettes est nécessaire.

Historiquement, et à l’instar du modèle, l’utopie possède une lourde charge sémantique. Elle a été explorée par de nombreux auteurs et mise en rapport avec des notions proches (l’idéologie, l’imaginaire, le rêve) ou en contraste avec d’autres (la tradition, l’ordre établi, le principe de réalité). Sa définition a donné lieu à des interprétations qui ont tenté de préciser ce qu’elle désigne et/ou ce qu’elle produit. Outre son usage par Françoise Choay pour écrire une histoire des doctrines urbaines depuis le XV^e siècle, l’utopie peut être attachée à plusieurs manières de concevoir, de conceptualiser le monde et d’élaborer de nouvelles propositions sur la ville et la société. L’étude des récits utopiques montre que la démarche utopique repose sur des interprétations du monde dont l’apport varie.

L’utopie est une manière de comprendre le monde en construisant une version contraire de celui-ci (Coste, 2008). Elle s’appuie alors sur un discours d’opposition (positif/négatif, ordre/désordre) pour révéler, par contraste, les tares du présent et les bienfaits d’un idéal imaginé. L’utopie, en décrivant un monde contraire possible, exprime un désaccord et imagine une alternative, voire une « sortie »¹⁶, dans une situation donnée. Elle devient une manière de préfigurer un monde possible (Mannheim, 1956), une « quête » (Wunenburger, 1979, p. 7) entre « mythe » et « prospective urbanistique » (Baumont et Huriot, 1997, p. 101). L’utopie est alors reconnue comme l’élaboration d’une alternative à l’existant et au vécu, une « sortie radicale des

¹⁶ HIRSCHMAN Albert (1970), *Exit, Voice, and Loyalty: Responses to Decline in Firms, Organizations, and States*, Cambridge, MA, Harvard University Press.

conventions et des possibilités » (Hoch, 2007). Par essence déjà, l'urbanisme « tend à opposer deux images de la ville : l'une, négative, qui met en avant ses défauts et un certain désordre ; l'autre positive, assortie de propositions pour remettre de l'ordre » (Solinis, 2006, p. 84). John Friedmann lie historiquement l'utopie dans la pratique de l'urbanisme avec les « luttes d'émancipation » des groupes marginalisés dans la fabrication de la ville (Friedmann, 2000, p. 464).

Plutôt que d'opposer une version positive à une autre négative, l'utopie peut aussi se présenter comme une démarche de contestation propice au dépassement de l'existant vers une réalité transformée. Pour Karl Mannheim qui défend un état d'esprit « en désaccord avec l'état de réalité dans lequel il se produit », il s'agit de proposer un nouveau paradigme pour imaginer un monde meilleur (1956, p. 124). David Harvey suggère une « construction méthodique par la négation » et propose de nier un élément vu comme structurel et bloquant pour imaginer un monde où il n'existe pas ou plus (Harvey, 2000, p. 211). Appliquant sa réflexion au capitalisme il se demande à quoi ressemblerait une société fondée sur une substitution de la valeur d'usage à la valeur d'échange et il enjoint les concepteurs à penser la « production de l'espace comme une utopie expérimentale infinie » (Harvey, 2000, p. 182), à aller au-delà de la réalité et à dépasser les postulats qui limitent l'imagination d'une réalité différente afin de s'en émanciper. L'utopie est un « franchissement plutôt qu'une résolution dialectique des contradictions » pour la revue *Utopie* et elle amène à voir ainsi « les choses après la fin »¹⁷ (Violeau, 2009, p. 100).

L'utopie sert également à exprimer une critique du monde vécu, et une provocation pour résister (Ganjavie, 2015), avec un objectif de révélation du réel par contraste. L'utopie est alors une façon de « faire un pas de côté » pour décrire le monde et par la critique ou l'invention d'une autre réalité, de mener une réflexion sur le présent. La critique est un révélateur s'il y a une volonté de rompre l'engrenage des concepts familiers et des procédures (Feyerabend, 1975) et permet une « exploration des possibles » qui conduit à la « proposition pour un ailleurs » (Busquet, 2012). La critique utopique se base sur la comparaison d'un existant et d'une

¹⁷ On pense ici au paradoxe selon lequel il serait plus facile d'imaginer la fin du monde que la fin du capitalisme. Penser *contre* le capitalisme revient à construire *selon* le capitalisme et non *sans* le capitalisme : « Imaginer d'autres possibilités que cet idéal capitalo-parlementaire (comme l'appelle Badiou) est censuré, verrouillé » (Swyngedouw, 2017, p. 217-218). L'origine de ce paradoxe est incertaine, souvent attribué à Frederic Jameson ou à Žižek, mais pourrait provenir d'un article de H. Bruce Franklin sur l'auteur de science-fiction J.G. Ballard (BEAUMONT Matthew (2014), « *Imagining the End Times: Ideology, the Contemporary Disaster Movie, Contagion* », p.6).

alternative en l'occurrence « meilleure ». C'est un mode de raisonnement qui a été à l'origine de fictions, de manifestes et de traités politiques dans lesquels Cécile Vigour voit la naissance des « modes de comparaison en sciences sociales » (2005, p. 24). Des auteurs et des intellectuels ont exploré la société et la ville idéales en questionnant leurs contradictions, cherchant à trouver ce qui limite ou ce qui détruit les bonnes conditions de vie en société afin de les résoudre. Rousseau déjà au XVIII^e siècle théorise une taille limite des groupes sociaux, arguant que la démocratie n'est efficiente que dans une société de taille réduite. William Morris au XIX^e siècle poursuit en ce sens et imagine limiter la taille et la densité des espaces urbains pour en améliorer les qualités sociales et spatiales. Dans la ville « de nulle-part » qu'il théorise « la ville est moins dense, les parcs ont remplacé certains immeubles tandis que les villages se sont développés » (Violeau, 2009, p. 74). De même, les « marcusiens » pensent contre les États de « grande dimension » et imaginent des principes d'urbanisation fondé sur les communautés (Friedman, 2000). À ce titre, « l'utopie en tant que genre et exercice, a une utilité non négligeable » (Weyembergh, 1991, p. 10).

Charles Hoch (2016) conçoit l'utopie comme un outil programmatif ou prospectif, ce qui s'apparente en partie aux conceptions de Karl Mannheim – la prospective s'attachant à modéliser un monde à venir plausible – mais aussi aux propositions de Solinís et Coste (2008; 2006) car la programmation contient la capacité de faire advenir une version différente du présent. L'utopie est ici réduite à un outil, désincarnée des ambitions critiques évoquées par d'autres auteurs. Charles Hoch compare l'utopie au scénario et au plan et montre que chacune de ces démarches recourent à la préfiguration et à l'imagination du futur comme le préalable à l'action. Elles se complètent dans une visée pragmatique de l'urbanisme et de la planification. De ce point de vue, l'utopie ne serait donc pas qu'une pensée abstraite, détachée des contraintes et des opportunités de la réalité (Solinís, 2006) mais un outil parmi d'autres pour concevoir.

Jean-Jacques Wunenburger (1979) résume les démarches utopiques de conception du futur à trois caractéristiques idéales-typiques (Stébé, 2011, p. 121) : la première caractéristique est de proposer un nouveau paradigme pour imaginer un monde meilleur ; la deuxième est de témoigner d'une conscience historique en imaginant la potentielle altération de l'ordre établi ; la troisième est d'inscrire un idéal social dans un temps relativement court en soutenant un dessein révolutionnaire et/ou d'alternance radicale.

Finalement, l'utopie semble infuser toutes les approches philosophiques et scientifiques, voire politiques, et apparaît être le « substrat même du raisonnement et de l'étonnement à la racine de la science » (Ruyer, 1950, p. 17), ou un équivalent de la théorie qui guide le raisonnement :

« L'utopie, c'est la théorie même. Lorsque nous disons que nous raisonnons, en réalité nous ne faisons qu'imaginer une machine soumise à certaines conditions seulement et voir comment elle marche. »¹⁸

L'utopie est perçue tantôt comme une simple représentation d'un possible se différenciant du connu, tantôt comme une tentative théorique de conceptualiser une autre réalité, notamment par la critique de l'existant. Elle possède deux facettes complémentaires, l'une consiste à concevoir *autre chose*, et une autre à concevoir *autrement*. Elle a souvent été critiquée pour sa propension à rester irréalisable, alors que le mode de raisonnement qu'elle implique est une évasion indispensable en tant que moteur d'expérimentations ambitieuses et radicales (Mumford, 1923, p. 19-20). Des auteurs, nombreux, se sont essayés aux définitions poétiques qui insistent sur la part de potentialité contenue dans l'utopie. Théodore Monod et Alphonse de Lamartine voient dans l'utopie un état en suspens qui peut advenir :

« L'utopie n'est pas l'irréalisable mais l'irréalisé. » (Théodore Monot)

« Les utopies ne sont souvent que des vérités prématurées. » (Lamartine cité dans Mannheim, 1956, p. 141)

Malgré le bon mot, en emmenant l'utopie sur le terrain de l'empirique (opposant vrai et faux), Lamartine la réduit à une suite d'actions jugées *a posteriori* et non pas intrinsèquement et immédiatement pensées comme telles, quelles que soient leur réception immédiate ou future.

Entre opposition, contestation, critique et simple outil programmatif, chaque mode de raisonnement utopique interprète et transforme le monde et pose la question des formes spatiales de l'ailleurs qu'il interroge. Et l'utopie, dans sa variété de formes et de méthodes de raisonnement, peut aussi être génératrice de récits et de projets socio-spatiaux.

¹⁸ ALAIN (1964), *Cahiers de Lorient*, Vol. 2, Paris, Gallimard, p.195 (cité dans Baumont et Huriot, 1997).

1.3.2. Les espaces de l'utopie

Depuis Thomas More, l'utopie en tant que récit associe l'invention conjointe d'un espace et d'une société. Les récits utopiques conçoivent des situations qui mêlent un ordre social et un ordre spatial idéaux absolus, même s'ils dépendent d'« un minimum de conditions matérielles qui soutient les structures idéales » (Ledrut, 1980, p. 8). Ils sont à l'origine de l'urbanisme selon Françoise Choay (1965) et Gordon Cherry (1970).

Pour de nombreux auteurs, l'ambition utopique implique la réinvention d'un autre monde au-delà des possibilités du présent (Friedmann, 2000, p. 462) dans lequel espace et société sont inextricables (Solinís, 2006; Taillandier, 2015) :

« Les avancées de l'urbanisme du vingtième siècle ont reposé sur deux principaux antécédents : l'un relève de la morphologie urbaine et de la ville idéale en termes architecturaux et urbanistiques, l'autre concerne la quête de la communauté idéale » (Sadoux, 2015). ;

« la forme et la structure de la ville utopique [sont] fortement liées au type de société qu'on désire y établir, au point même qu'elles deviennent un moyen de la réaliser. La représentation de la ville s'identifie à la représentation de la société » (Bailly *et al.*, 1995, p. 75).

L'utopie organise la société dans l'espace notamment au travers des rythmes du quotidien et des temps longs, à la manière du Phalanstère de Charles Fourier qui prévoit un fonctionnement rationalisé des temps quotidiens et des âges : les enfants sont séparés des parents pour leur éducation ; les actifs des inactifs. L'architecture sert à combiner ces temps successifs dans une logique autant spatiale que sociale. Germán Solinís résume simplement l'utopie à l'association « d'un projet de société et d'un mécanisme spatial » (2006).

Les projets spatiaux issus de raisonnements utopiques ont des caractéristiques communes : ils se construisent par la recherche de perfection et de rationalité (Morvan, 1996) jusqu'à illustrer une « forme extrême du rationalisme politique moderne » (Solinís, 2006) ; ils mobilisent une pensée méthodique proche de celle de Descartes qui « prétend reconstituer un nouveau monde intellectuel au moyen de la seule raison méthodiquement conduite et sur la mise en doute préalable de tout le savoir hérité » (Morvan, 1996, p. 98). La méthode et sa mise en œuvre tiennent une place importante et permettent d'agir sur les phases successives de l'acte de projeter (Busquet, 2012). Ils peuvent à ce titre agir sur plusieurs leviers pour générer des états utopiques et de nouvelles potentialités. Mais la croyance excessive dans la possibilité de « transformer la nature » et de réaliser l'organisation spatiale parfaite conduit à trois formes d'« artificialismes » : l'artificialisme institutionnel, l'artificialisme organisationnel (lié au

développement de la machine¹⁹), et l'artificialisme technologique (lié au mode de pensée²⁰) (Weyembergh, 1991, p. 11).

L'utopie, motivée par l'espoir d'un monde meilleur, cherche par un raisonnement rationnel à concevoir la société juste et harmonieuse. Les formes urbaines et architecturales esquissées par les auteurs et les concepteurs traduisent ce calcul rationnel. L'organisation de l'espace utopique ne s'applique pas nécessairement à la ville entière mais à un ou plusieurs éléments de la composition urbaine au moyen de l'application de règles « simples, symétriques et régulières » pour garantir « un ordre social tout aussi simple et uniforme » (Baumont et Huriot, 1997, p. 113). La rationalité des formes et des principes garantit aussi la répliquabilité et la constance dans le temps de notions abstraites, à la manière des théories :

« L'une et l'autre sont des constructions mentales rationnelles qui s'appuient sur des hypothèses simplificatrices et un raisonnement abstrait de type déductif. » (Baumont et Huriot, 1997, p. 104)

Bailly et *al.* va jusqu'à associer l'utopie à l'« absolutisme » (1995, p. 75) par sa recherche d'un idéal atemporel et pur, qu'il s'agisse des formes spatiales ou des principes socio-politiques (1995, p. 79-91), une perfection souvent poursuivie dans les régimes totalitaires.

Des caractéristiques redondantes sont identifiables dans les nombreux récits et projets d'utopies, en premier lieu la fermeture et l'espace clos. Thomas More situe son *Utopie* sur une île dont il décrit finement la géographie, une île en forme de croissant qui se ferme sur elle-même formant un lagon qui protège le port. Plus largement l'utopie s'isole et s'enferme « dans des cités radieuses repliée dans des enceintes concentriques [...] où l'ouverture au monde est le dernier des soucis » (Stébé, 2011, p. 19). La limite est en outre une caractéristique fréquente et elle complète le désir de fermeture :

« [L'utopie] n'est nullement le point qui rayonne, qui s'ouvre sur l'extérieur [mais] consiste en un foyer clos, cadenassant ses entrées de peur des agressions et des destructions. L'utopie se conçoit comme un écart. » (Schaer et Sargent, 2000, p. 346)

¹⁹ Le phénomène technique ou technologique chez Jacques Ellul.

²⁰ Le système technicien chez Jacques Ellul.



Figure 3 - La Città ideale dit Panneau d'Urbino. Tableau exposé à la Galleria Nazionale delle Marche, Urbino (Italie). Artiste inconnu, entre 1475 et 1480.

La dimension intellectuelle de l'utopie, qui passe par une conceptualisation abstraite, induit des représentations et des formalisations métaphoriques que l'avènement de la perspective au XV^e siècle puis de la géométrie descriptive²¹ se chargent d'illustrer (Figure 3) :

« Ces œuvres picturales [...] laissent entrevoir la fonction sociale de l'architecture, mais surtout montrent combien l'architecture classique pourrait être le catalyseur d'une société idéale, harmonieuse et accomplie. [...] Les exemples des citées idéales d'Urbino, de Baltimore et de Berlin²² peuvent être considérées comme la clef de la problématique de la cité idéale chez les architectes. » (Stébé, 2011, p. 44)

La pureté n'est en fait que l'expression de la quête d'une autre société que l'on imagine sans défaut, sans quoi elle n'a pas de raison d'être (Solinís, 2006). La recherche d'un ordonnancement spatial parfait doit permettre à la société parfaite d'y évoluer naturellement, chaque espace remplissant la fonction sociale assignée :

« La ville, dans le projet utopique, est la personnification d'un idéal de société en une entité matérielle. La pureté de l'idée n'a d'égale que la perfection du projet urbain » (Bailly *et al.*, 1995).

L'isolement et les recherches de géométries harmonieuses et régulières associées à l'établissement d'une société idéale reflètent une tentation de pureté et d'absolu dont la transformation serait une perversion. Les frontières et la mise à l'écart contrôlent la croissance jugée semblable à une dégradation, une altération de l'idée originelle et parfaite²³. L'isolement recrée le monde pour soi et nie l'existence de ce qu'il y a autour (Chollet, 2010). Il génère le plus

²¹ Les représentations en plan n'ont pas attendu ces avancées scientifiques et artistiques.

²² Triptyque de tableaux d'un peintre italien inconnu entre 1490 et 1495. Les tableaux portent aujourd'hui les noms des villes où ils sont exposés (n.d.a.).

²³ Dans *L'Utopie* de Thomas More, Utopus, le chef, prend soin de transmettre les plans afin de s'assurer de la pérennité de son idée.

souvent des lieux factices et séduisants sur le papier (Beurain et Andrieu, 2016) que « personne n'est censé regarder de l'extérieur » (d'Eramo, 2008). De fait, forgé du préfixe *u-* (du grec *ού-*, préfixe privatif latinisé en *u-*) et de *topos* signifiant lieu, l'utopie s'interprète principalement par « en aucun lieu » ; un débat subsiste tout de même et repose sur l'hypothèse que le préfixe *u-* est formé à partir d'une anglicisation imparfaite du préfixe grec *eu-* qui signifie bon, et produirait alors le sens « le bon lieu ».

L'oscillation de l'utopie entre deux pôles, celui déterritorialisé et hors du monde et celui du localisme ancré dans un espace circonscrit et fermé, a pu apparaître contradictoire (Bailly *et al.*, 1995; Solinís, 2006, p. 83) et a favorisé les reproches sur la supposée naïveté des récits utopiques (Baumont et Huriot, 1997, p. 107). Les tentatives de construction de projets utopiques ont été critiquées par les géographes libertaires (Pierre Kropotkine, Élisée Reclus) qui y voyaient de « “petites Icaries” [ou des] monastères laïcs “hors sol” » même si leur « valeur d'expérimentation » et leur apport théorique était reconnu²⁴.

1.3.3. La place de l'utopie dans l'urbanisme contemporain

Malgré l'importance de l'utopie dans l'histoire de l'urbanisme et de l'architecture, elle n'est pas beaucoup mobilisée pour penser de manière critique le champ de l'aménagement urbain contemporain. Utilisée comme adjectif positif par les concepteurs et les responsables politiques qui revendiquent des projets architecturaux et urbains « utopiques » pour mettre en valeur leur projet, elle est sinon cantonnée à son sens péjoratif voire méprisant de la part des commentateurs à propos de projets qui mettraient en œuvre des technologies encore inexistantes ou qui représenteraient un avenir meilleur et apaisé sans en tracer la voie. L'utopie est aussi de plus en plus renvoyée à son contraire, la *dystopie*²⁵, un monde effrayant et déclinant et n'est pas mobilisée pour s'interroger sur les ambitions et les actes des concepteurs de projets d'urbanisme et de leurs promoteurs, ni sur le sens que porte leur action. Pourtant, l'utopie est un outil de conception et de réflexion à multiples facettes qui engage des manières divergentes

²⁴ PELLETIER Philippe (29 septembre 2015), « Les territoires de l'imaginaire libertaire », *Libération.fr*, *La lettre d'Orion* (blog).

²⁵ Le néologisme *dystopie* est formé sur le même schéma qu'*utopie* mais le préfixe *dys-* souligne la nature hostile et cauchemardesque du monde décrit (*dys-* : « marquant une idée de difficulté, de mauvais état », définition TLFi). L'opposition entre l'*utopie* et la *dystopie* peut être sujette à débat car la différence ne s'opère que sur des valeurs morales considérant ce qui est bon ou mauvais.

de se représenter l'activité de projet et d'imagination concernant la ville et la société, hors des oppositions entre réalisme et idéalisme.

Cependant, le rapport au réel des récits utopiques est à la racine des définitions positives ou négatives qui lui ont été attribuées. Car la question centrale reste celle du réalisme et/ou de leur portée potentielle en tant qu'outils de conception en urbanisme, ou méthode de planification et de programmation. Le procès en irréalisme des utopies poursuit celui engagé par les socialistes révolutionnaires qui avaient opposé un socialisme réaliste et scientifique aux socialismes utopiques²⁶. Ce débat, ancien, limite la portée critique de l'utopie pour interroger l'urbanisme contemporain. Deux positions se font face.

L'une marginalise l'utopie parce qu'elle serait fondamentalement pensée hors de la réalité par pur dogmatisme. L'utopie serait un postulat inattaquable car l'organisation rationnelle imaginée est décrétée comme meilleure sans laisser de place à sa discussion, et elle est « empreinte de certitude et de permanence » (Baumont et Huriot, 1997, p. 105). Le comportement des habitants est aussi idéalisé et tous se conforment aux règles et usages édictés et nécessaires pour le bon fonctionnement de la machine urbaine programmée. Contrairement à l'imaginaire urbain qui est une « force performative et constitutive du monde matériel » (Boniburini, 2015, p. 2) et qui se distingue de l'utopie par son « interaction continue » avec la réalité et un certain degré de « réactivité » (*responsiveness*) (d'après Jessop et Oosterlynck, 2008 dans Boniburini, 2015, p. 2). Il est reproché aux utopistes de ne pas fournir les clés de la mise en œuvre d'une vision qui resterait de fait irréalisable (Bailly *et al.*, 1995, p. 75).

La position opposée soutient que l'utopie est nécessaire et opérante. Elle reconnaît son intérêt comme moyen de faire émerger des objectifs, et des solutions pour les faire advenir. Pour se démarquer d'un urbanisme jugé « autoritaire » (Masboungi, 2001, p. 43), « l'imagination des villes [“enfermée au rayon des utopies”] redevient une priorité stratégique [...] comme locomotive de la transformation ». L'ancrage dans le réel est une condition *sine qua non* pour imaginer le futur et transformer le réel autant que pour se doter d'images pour concevoir et renforcer l'attractivité médiatique d'un territoire (Masboungi, 2011, p. 47).

L'appréciation de l'utopie en tant qu'outil de conception en urbanisme dépend donc principalement de la disponibilité des clés ou de méthodes explicitées qui permettent de mettre

²⁶ BUBER Martin (2016). *Utopie et socialisme*, Paris, L'Échappée (1^{ère} éd. 1952).

en œuvre la vision finale. Cette opposition met dos à dos les utopies fondées sur un diagnostic et celles semblant se détacher du réel et se fonder sur une intuition pour transformer la réalité.

Une troisième position prend soin de détacher l'utopie de l'opposition entre réalisme et irréalisme et soutient que les récits utopiques présents dans les discours des acteurs de l'urbanisme servent à camoufler des visions et des ambitions en réalité conservatrices. L'idéologie capitaliste se parerait des attraits de l'utopie (le changement) pour mieux se faire accepter ou masquer sa persistance (Mannheim, 1956, p. 41-45) :

« L'idéologie urbaine, comme toute idéologie – mais sous couvert d'aspects utopiques, de progrès – ne ferait qu'entretenir et reproduire la domination et les divisions dans l'espace et par l'action sur l'espace. » (Busquet, 2012)

Le procès de l'utopisme ou de l'« utopisation » abonde en ce sens :

« Le monde de l'utopie n'est plus assez différent de celui qui advient sous nos yeux pour pouvoir s'exposer encore dans un genre nettement séparé. L'esprit utopique n'est alors plus que l'anticipation idéalisée de la modernité réellement existante. » (Morvan, 1996)

C'est un fonctionnement ancien qui est perpétué sous couvert d'utopie et qui ne se construit plus en « conflit avec l'ordre existant » mais qui établit « une conception rationnelle “correcte” à opposer à la réalité mauvaise [et] sert [...] comme une “mesure” au moyen de laquelle le cours des événements concrets peut être théoriquement évalué » (Mannheim, 1956, p. 166). L'utopie pensée dans un monde libéral serait une image permettant de réguler et de transformer l'existant en proposant un idéal théorique construit à partir des idéologies dominantes, à la manière de la « ville optimale » en économie qui établit un « guide indicatif pour de grandes directions de politique économique » (Bailly *et al.*, 1995, p. 75) :

« S'interroger sur la ville optimale n'est pas nécessairement décréter sa réalisation : cette connaissance peut simplement représenter un étalon permettant d'évaluer la réalité et de faciliter les décisions publiques. » (Papageorgiou, 1990, p. 270)

Finalement, les concepts de modèle et d'utopie désignent des procédures intellectuelles qui formalisent des idées élaborées en amont et projettent un état idéal futur. On retrouve dans les démarches des concepteurs qui façonnent des modèles ou qui font le récit d'utopies, trois

grands axes de raisonnement et d'interprétation du monde (Besse et Tiberghien, 2017) à partir du présent pour en formuler une version différente et améliorée.

Le premier, le raisonnement « hypothétique » explore des variations à partir de conditions initiales fixes, de manière expérimentale, procédurale et séquentielle sur le mode d'un raisonnement conjectural (si/alors) et organisée sur le principe du scénario qui imagine l'enchaînement d'événements et l'évolution des acteurs et des enjeux façonnant les villes dans le temps (Hoch, 2016). Le raisonnement hypothétique formule une version du futur comme un résultat de conditions extrapolées que la narration projette « vers l'avant ». Le deuxième, le raisonnement « contre factuel », opère au moyen de développements symétriques possibles à partir d'éléments du présent. Il sert notamment à dresser une critique du déterminisme social et politique et révèle la contingence des choses et du réel : à la manière de *l'uchronie*²⁷ qui modifie un élément socio-historique passé pour profiler un présent altéré. Le raisonnement « contre factuel » permet de concevoir une situation altérée ponctuellement, et, associé au raisonnement hypothétique d'en imaginer l'évolution alternative par extrapolation. Le troisième, le raisonnement « métaphorique », consiste à « faire un pas de côté ». Il se structure autour d'une « hypothèse de compréhension » originale ou un paradigme particulier, qui vise à redonner de l'intelligibilité à une situation ou à une problématique bloquée.

Ces raisonnements esquissent des façons de concevoir le futur de trois manières qui se différencient par le rapport au présent et la position que le concepteur adopte, plutôt conservatrice, antagoniste ou décentrée.

L'utopie et toutes les démarches de création et d'imagination de sociétés alternatives, sont comprises comme une réponse aux situations de désordre politique, environnemental, économique, face auxquelles il est nécessaire et/ou possible d'inventer un ordre social et spatial (Ragon, 1971, p. 317). David Harvey et Bernardo Secchi perçoivent l'instabilité et l'inachèvement perpétuel des villes comme l'assurance d'ouverture, de potentialité renouvelée et le creuset

²⁷ *L'uchronie* cherche à représenter la marche des événements après la modification d'un événement important de l'histoire réelle passée. *L'uchronie* emprunte le même préfixe privatif que l'utopie (*u-*) mais l'applique à *chronos*, le temps, formant le sens « en aucun temps ».

d'une « politique des possibles »²⁸. Le modèle, lui, est plutôt l'expression des théories et des doctrines qui s'efforcent d'organiser et de stabiliser des solutions socio-spatiales.

L'histoire des idées sur la ville doit donc également être comprise dans une perspective diachronique.

1.4. Penser les villes et l'urbanisme dans leur époque

« L'urbanisation est [...] surtout un processus de transformation culturelle qui accompagne de profonds changements économiques, politiques, juridiques, sanitaires, éducationnels, religieux, sociaux, etc., à l'œuvre au sein de la civilisation urbaine mondiale. » (Paquot, 1992, p. 12)

1.4.1. Le prisme de l'histoire

Les théories socio-spatiales s'inscrivent dans l'histoire des civilisations humaines. Les villes ont été en partie l'œuvre de la concentration spatiale des hommes pour des raisons économiques et sociales. Elle a conduit à une diversification et une complexification des rapports socio-politiques et économiques qui ont donné corps à une transformation de nature du noyau villageois en cité urbaine (Mumford, 1964, p. 42) dont les formes ont évolué au gré des contraintes spatiales, des hiérarchies sociales, économiques ou des rapports de forces politiques (Mumford, 1964, p. 63-68). Les formes successives de gouvernements et de sociétés ont été les supports de réflexions contradictoires et de critiques de l'organisation sociale et de l'aménagement spatial hérités. Par exemple le servage au Moyen-Âge dépend d'un principe de forte hiérarchisation socio-spatiale d'un pouvoir qui rayonne sur un territoire possédé par son seul propriétaire et exploité par les serfs. Ce type de hiérarchie a souvent longtemps perduré, et elle attribuait un pouvoir politique aux urbains au détriment des ruraux *de facto* non « bourgeois » (Meuriot, 1992, p. 22). Durant le XX^e siècle, des pouvoirs totalitaires ont formulé et bâti des systèmes urbains valorisant l'autorité mêlée à des envies d'égalité des citoyens, tandis que les régimes démocratiques ont aménagé leurs territoires et imaginé des villes selon des principes plus libéraux.

Par ailleurs, la production philosophique et littéraire occidentale s'inscrit dans une histoire politique et sociale globale et elle est une source de formulation d'idées nouvelles sur la société

²⁸ PATTERSON Brent (20 septembre 2017), « *The principle of Hope as a philosophical "challenge" to contemporary urban theory* », Conférence, Fondation Braillard, EPFL.

et l'aménagement des villes et des territoires. Hors des mythes fondateurs et des savoirs de la tradition, l'histoire des idées, des théories et de la construction des villes est aussi marquée par des savants qui ont cherché à mettre en ordre la ville selon des principes et des préceptes notamment scientifiques et moraux qu'ils ont consigné dans des manuels et des manifestes (Derycke *et al.*, 1996, p. 1-3).

Nous ne pouvons donc pas penser la ville au XXI^e siècle sans la référer à sa dimension historique et en omettant les faits et les conditions qui concourent à l'élaboration des idées, des théories et des processus d'urbanisation jusqu'à l'époque contemporaine. *A posteriori* nous repérons et nous sélectionnons des événements majeurs qui marquent les savoirs urbanistiques par un retour sur le passé (Figure 4), du XV^e siècle à aujourd'hui. Nous avons formalisé une frise historique à partir de quatre marqueurs temporels : les marqueurs sociétaux sont des événements qui transforment les sociétés, leurs quotidiens et leurs horizons, sous l'impulsion de découvertes scientifiques et d'évolutions techniques et technologiques ; les marqueurs spatiaux désignent des événements, des idées et des théories de l'aménagement socio-spatial ; les marqueurs politiques balisent les manières de gouverner qui ont façonné les systèmes socio-économiques. En marge, quelques grandes œuvres viennent illustrer ponctuellement les transformations au plus long cours²⁹.

Loin d'épuiser une histoire de la ville, nous illustrons certains tournants historiques et contemporains pour mieux appréhender les débats et les discours au XXI^e siècle. Dès le XVI^e siècle, les découvertes scientifiques, puis les transformations des paysages sociaux, économiques et politiques à partir du XVIII^e siècle en Occident ont démultiplié les réflexions sur la conception et la construction des villes déjà entamées dans l'Antiquité. Un regard sur le passé informe sur les liens indéfectibles qu'entretiennent la fabrication et la théorisation de la ville avec les évolutions scientifiques, intellectuelles, et politiques des sociétés dans le monde.

²⁹ La frise, centrée sur l'histoire occidentale de la ville et de ses théories, rend compte d'une limite méthodologique de notre recherche. Cependant, les enjeux de l'urbanisme et de l'urbanisation s'internationalisent à la faveur de la mondialisation, contexte dans lequel s'inscrit notre travail.

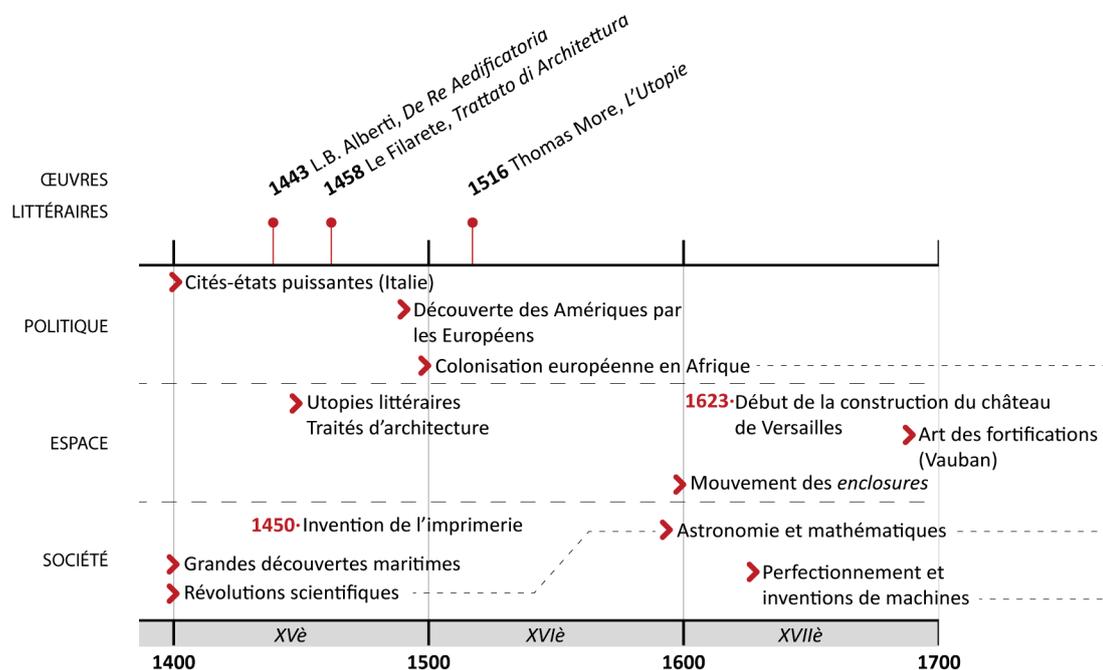


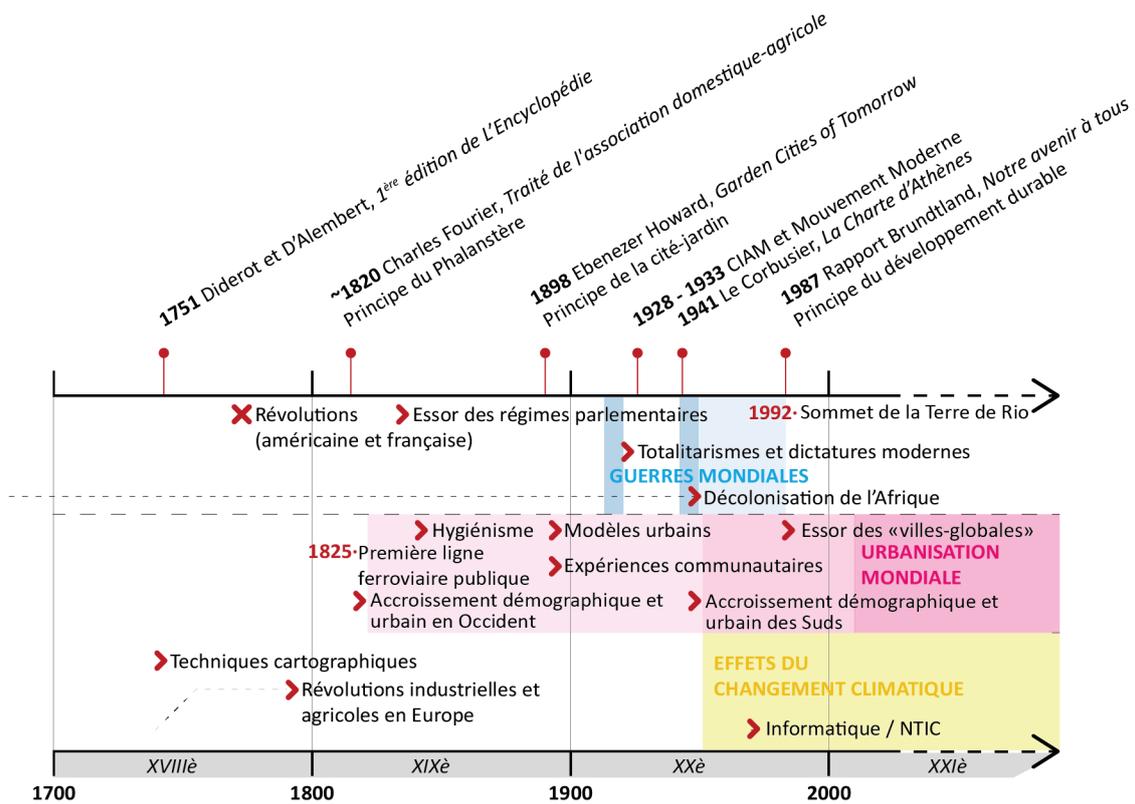
Figure 4 - Frise chronologique. Partie 1/2.

1.4.2. Six siècles de constructions théoriques

La frise débute au XV^e siècle au moment de la Renaissance Italienne et de la publication *De Re Aedificatoria* d'Alberti³⁰, manuel d'architecture qui établit un ensemble de règles de composition architecturale et discute du rôle de l'architecture dans la société ; époque également du *Traité d'architecture* du Filarete³¹, dialogue sur la ville idéale. Ces traités énoncent des principes qui organisent une conception et une construction « juste » de l'architecture et de la ville au moyen de règles mathématiques, géométriques, soutenues par des références morales, religieuses et divines (Choay, 1965, 1980). La tentation d'établir des compositions spatiales justes répond aux découvertes des expéditions maritimes et aux avancées scientifiques qui les accompagnent et font progresser les connaissances ; elles stimulent des tentatives de rationaliser les savoirs selon de grands principes universels. L'idéal de référence des intellectuels

³⁰ ALBERTI Leon Battista (1443), *De re aedificatoria* (L'art d'édifier).

³¹ LE FILARETE (environ 1465), *Trattato di Architettura* (Traité d'architecture).



Frise chronologique. Partie 2/2.

et des architectes est alors l'Antiquité classique qu'ils se représentent très éclairée, savante, harmonieuse et équilibrée, autant spatialement que socialement (Stébé, 2011, p. 44). La récente découverte des Amériques par les Européens alimente les fantasmes sur des mondes aux règles et aux mœurs originaux et nourrit les espérances d'un « autre-part » idéalisé. Les grandes découvertes territoriales ont révélé des espaces géographiques propices aux nouvelles sociétés imaginées par les Européens tout en offrant des ancrages plausibles dans le réel. Au début du XVI^e siècle en Angleterre, Thomas More invente et fait le récit d'un lieu et d'une société qui tranchent avec la monarchie anglaise qu'il connaît et dans laquelle il vit. Il en dresse une critique sous couvert d'un dialogue entre deux hommes et d'une description méthodique des mœurs et des lieux étrangers (More, 1516). L'utopie désigne alors ces lieux qui ne sont nulle-part. L'ouverture des possibles par les grandes découvertes inspire aussi probablement Georges Psalmanazar³² qui fait le récit chimérique et utopique de l'île de Formose (l'actuelle Taïwan) au début du XVIII^e siècle. Il raconte et façonne un monde imaginaire et il invente un pays où les lois, si bien pensées, permettent d'organiser la société et de contrôler les relations entre souverains

³² Imposteur probablement français qui a connu la célébrité en se faisant passer pour le premier habitant de l'île de Formose à voyager en Europe.

et sujets. Son récit reprend le schéma des utopies qui inventent des dispositifs sociaux, politiques et spatiaux « pour dépasser la simple fable sociale et trouver les moyens de sa réalisation alors même que les hommes auraient tendance à en dévier » (Schaer et Sargent, 2000, p. 121). Il illustre les règles immuables des récits utopiques qui ont vocation à faire cohabiter harmonieusement des êtres imparfaits.

Dès le XVI^e siècle, l'utopie, principe philosophique, et le récit utopique, genre littéraire, offrent donc des supports privilégiés pour dépasser les structures sociales, politiques et spatiales des monarchies européennes. Déjà, en Italie, les XV^e et XVI^e siècles sont marqués par les affrontements politiques et le déclin des cités-états après une longue période de domination. Giovanni Botero analyse une « fracture introduite entre la structure physique et la structure politique » aggravée par les conflits religieux et résume la source des débats naissants sur la « ville idéale » et les récits d'utopies par la tentative de retrouver les conditions d'une harmonie entre le citoyen et la ville (Marino, 1984, p. 91; Mumford, 1964, p. 401-408).

Une rupture semble opérer entre le XVII^e et le XVIII^e siècle, et les utopies laissent la place à une multiplication des doctrines et des programmes politiques³³ :

« *Utopie*, l'endroit qu'il faut construire, a reculé dans le *no man's land*, un point vers lequel on peut fuir ; [...] et entre-temps, on a plutôt affaire à *Robinson Crusoë* (1719) qu'à *La République* » (Mumford, 2012, p. 112).

Elle correspond à la progression des techniques et l'avancée des sciences dès la fin du XVII^e siècle qui amorcent l'industrialisation et soutiennent l'urbanisation. La croissance démographique confronte de plus en plus d'habitants aux environnements urbains et souvent à des conditions de vie précaires et insalubres pour les plus démunis. De grandes industries se développent (Saline royale d'Arc-et-Senans 1771, la manufacture de poêles de Guise 1846) et cette nouvelle échelle de production rassemble de grandes communautés d'ouvriers. Claude-Nicolas Ledoux imagine la cité idéale de Chaux, une ville-usine pour les ouvriers de la Saline royale ; et autour de sa manufacture, Jean-Baptiste Godin fonde à Guise son Familistère et les équipements qui vont avec. Pour les ouvriers et leurs familles, il fait construire une petite ville chargée d'idéaux moraux et paternalistes (activités culturelles, vie en communauté, ascétisme et hygiénisme). Ces

³³ ROZA Stéphanie (2015), *Comment l'utopie est devenue un programme politique : du roman à la Révolution*, Paris, Classiques Garnier.

expériences pensent l'unité urbaine nécessaire, en logements et en services, à un nombre fini d'habitants.

L'approche rationaliste et utopique de la ville optimale conduit à la création de communautés aux États-Unis. Dans la communauté d'Oneida fondée par John Noyes en 1859 (État de New York) par exemple, le code moral et social est pensé de pair avec l'organisation spatiale inspirée du Phalanstère de Charles Fourier. Leurs concepteurs sont qualifiés de perfectionnistes qui « pensaient que l'architecture [...] devait refléter et conforter leurs idéaux sociétaux » (Schaer et Sargent, 2000, p. 234). Les expériences, nombreuses, se soldent souvent par un échec, à la manière de la communauté qui fonde La Réunion au Texas sous l'impulsion de Victor Considérant en 1855 et qui disparaît cinq ans plus tard.

Hors des expériences autarciques, les architectes et les « proto-urbanistes » cherchent à mettre au point des solutions urbanistiques pour concilier l'évolution démographique des centres urbains européens et les nouveaux usages urbains, tout en maîtrisant les effets néfastes de la concentration des industries et l'extrême densité des quartiers ouvriers dans certaines grandes villes européennes au XIX^e siècle. Camillo Sitte rédige *L'art de bâtir les villes* (1889), Otto Wagner imagine un « centre d'aération » dans chaque quartier à Vienne (1890) et Hendrick Petrus Berlage est engagé à Amsterdam (1902) pour imaginer « l'urbanisme d'un quartier nouveau destiné à la classe ouvrière et à la petite bourgeoisie » (Panerai *et al.*, 2004; Ragon, 1971, p. 105-108). À Lyon Tony Garnier imagine aussi la Cité Industrielle (1920), une ville industrielle et ouvrière aménagée selon des préceptes hygiénistes d'aération, d'ensoleillement et de circulation.

Les XIX^e et XX^e siècles sont donc ceux des savoirs urbains (Van Damme, 2005). La multiplication des théories et des traités sur la ville signale l'émergence d'une science de la ville et de ses spécialistes. L'urbanisme naît notamment de l'idée que l'on peut théoriser la construction de la ville par des réponses scientifiques. Les théories socio-spatiales proposent alors de faire disparaître les stigmates de l'industrialisation et de la croissance urbaine fulgurante (modèles culturalistes) ou de rationaliser l'organisation de la ville pour optimiser les fonctions urbaines à la manière d'une machine (modèles progressistes) et elles sont diffusées largement dans des traités, des manifestes et des manuels. De ce point de vue, les théories fordistes irriguent la pensée urbaine et favorisent une production standardisée.

La conjugaison d'évolutions sociétales (industrialisation, exode rural) et d'idéaux politiques naissants (marxisme, socialisme) encourage les urbanistes pour trouver les remèdes aux problèmes sociétaux et sociaux identifiés dans les villes. Il faut inventer des moyens d'articuler villes et nouveaux modes de vie, dynamique du corps social et dynamique de l'espace urbain pour mieux circuler, pour rendre les rues propres et les logements salubres, pour donner une place aux loisirs et à la consommation. Grâce aux premiers travaux des urbanistes qui agrègent de grandes quantités de connaissances et de variables à moduler, qu'il s'agisse de la rentabilité foncière, de la densité de population optimale, de l'hygiène ou de la circulation, des solutions clé en main et des modèles urbains anticipent de futurs écueils et remédient aux difficultés identifiées dans les villes historiques :

« L'histoire des villes, au XIX^e siècle, est celle d'une maladie. L'histoire des villes au XX^e siècle sera celle des médicaments pour essayer de sauver un mourant. » (Pierre Lavedan cité dans Ragon, 1971, p. 12)

La révolution industrielle et les profondes transformations socio-politiques qu'elle entraîne aura eu le même effet sur les intellectuels, désormais urbanistes professionnels, que les conflits religieux au XVI^e siècle :

« Le débat théorique et les traités techniques partent de cet élément de crise, c'est-à-dire d'une fracture introduite entre la structure physique et la structure politique. » (Marino, 1984, p. 91)

Après la seconde Guerre Mondiale, la consommation de masse, le développement de l'économie tertiaire et la consolidation des régimes démocratiques en Europe modifient la sociologie des villes. Les politiques sociales et redistributives investissent les questions spatiales et agissent pour « mieux répartir les effets du développement économique » (Pinson, 2020, p. 35). De nouveaux besoins sont identifiés à la fois par les dirigeants politiques et par les concepteurs, besoins qui deviennent des objectifs des politiques publiques, de la planification économique et spatiale du territoire national, pour produire la bonne ville. Afin d'y répondre, dans les années 1970 et 1980 la production urbaine s'enrichit d'outils de programmation et d'aménagement de grande échelle qui répondent aux impératifs économiques que les responsables politiques privilégient.

Au même moment, des mouvements contestataires se développent et s'opposent au fonctionnaliste qui prévaut dans la planification urbaine. Aux États-Unis, des « communautés

intentionnelles » essaient à partir des théories béhavioristes de Burrhus Frederic Skinner³⁴ et tentent de créer une alternative aux villes américaines qu'ils considèrent aliénantes. Ces communautés sont bâties sur le principe que l'environnement socio-spatial conditionne le comportement des individus. D'autres expériences communautaires se basent sur des théories qui privilégient la vie en communauté avec une organisation spatiale stricte comme la « machine urbaine » d'Arcosanti (1970) de l'architecte italien Paolo Soleri, « convaincu de l'influence de l'environnement bâti sur le milieu social » (Schaer et Sargent, 2000, p. 314-315). Sur un terrain de 4500 ha consacré à l'agriculture, la ville regroupe 5000 personnes sur 7 hectares dans une structure de « forte densité », alimentée à l'énergie solaire. Par ailleurs, en Europe, les situationnistes pratiquent la « dérive » dans les villes et inventent une nouvelle cartographie qui montre « l'effet déterminant de l'environnement humain » sur l'expérience (Schaer et Sargent, 2000, p. 314).

Les expérimentations, les théories plus ou moins marginales et les doctrines dominantes à l'origine des villes aux XIX^e et au XX^e siècles illustrent la relation entre les crises sociales, économiques et politiques, et la production d'idées et de théories alternatives. La seconde moitié du XX^e siècle est le moment de débats intenses, nourris par le constat et l'étude des inégalités socio-spatiales des villes modernes occidentales ; un débat qui se prolonge et se renouvelle au XXI^e siècle. Les débats interrogent les manières dont la production des espaces urbains reflète les inégalités et met l'accent sur le lien entre urbanisme et politique. Mais, la modernité, rapportée à la prédominance d'une croyance commune dans le progrès social (grâce au progrès technique et technologique notamment), n'est plus le cadre conceptuel adéquat pour comprendre les dynamiques sociales et politiques au XXI^e siècle. Les acteurs de la ville ont changé et se sont diversifiés, entraînant une approche davantage managériale de l'aménagement urbain (Biau et Tapie, 2009, p. 192-193), dans un contexte de croissance urbaine mondiale et de crise environnementale planétaire. Les théories socio-spatiales contemporaines génèrent de nouveaux paradigmes (Héran, 2015), propres à la post-modernité en rupture avec les « méta-récits » de la modernité et caractérisés par la fragmentation des expériences et la valeur de l'instantanéité (Harvey, 1989, p. 9; 44).

³⁴ Twin Oaks, East Wind, Virginie ou Los Hrocones au Mexique (Schaer et Sargent, 2000, p. 337).

La frise illustre les liens étroits entre les conditions d'apparition des théories sur la ville et les contextes sociaux, économiques, politiques et environnementaux. Partant de là, les théories et les débats contemporains éclairent en retour les conditions qui influencent la pensée et pratique de l'urbanisme au XXI^e siècle.

1.4.3. Regards et théories urbaines contemporaines

Depuis le début des années 2000, le changement climatique, la mise en réseau des mondes urbains au travers de la figure des « villes globales » (Sassen, 2009), la démocratisation et le développement des nouvelles technologies de l'information et des communications (NTIC) et leur usage pour penser et produire la « ville intelligente » (*smart city*) (Picon, 2016, p. 10), occupent une place grandissante et ils affectent les comportements des individus, des organisations et des États. D'autres événements auraient pu avoir leur place dans ce court laps de temps, de la dernière décennie du XX^e siècle à la première du XXI^e siècle, dont les crises financières mondiales. Celle de 2008 n'annonce qu'une fragilité internationale supplémentaire alors que les pays sont de plus en plus interdépendants³⁵. Les terrorismes réticulaires, l'accroissement des inégalités coïncident aussi avec l'explosion de la richesse mondiale.

Mais, notre regard de contemporain limite notre capacité à peser le poids relatif des événements sur les transformations sociales et politiques, et qui resteront structurantes pour expliquer le présent *a posteriori*. Au début des années 2000, les adaptations aux désordres environnementaux et au changement climatique sont souvent considérées comme des voies pour développer des visions utopiques et de nouveaux modèles urbains (Emelianoff, 2007; Haëntjens, 2011; Leducq *et al.*, 2017; Maréchal, 2005) et de nombreux architectes s'emparent de ces thématiques. Au même moment pour d'autres, les NTIC, au centre des « villes intelligentes » (Batty *et al.*, 2012; Marvin *et al.*, 2016; Offner, 2018a; Picon, 2018), seraient autant de « remèdes » face aux « maladies » urbaines en cours. Cette position intellectuelle accrédite la cause des facteurs technologiques en tant que levier des mutations urbaines (Banham, 2009) et pose une question parmi d'autres sur « la portée des impacts urbains et architecturaux des évolutions numériques et écologique » (Wachter, 2010, p. 7-9). Le XXI^e siècle voit par ailleurs naître des expériences urbanistiques ponctuelles menées principalement par

³⁵ BOYER Robert (2016), « Qu'est-ce qu'une crise financière ? », *Manuel d'économie critique, Le Monde diplomatique [en ligne]*.

Pour une perspective historique voir : Sans auteur (octobre-novembre 2011), *Chronologie historique, Manière de voir, Le Monde diplomatique [en ligne]*, n° 119.

des groupes industriels, presque semblables aux tentatives communautaires passées et qui revendiquent le statut de villes-test. Masdar City à Abou Dhabi se présente en ville-prototype habitée, tout comme le projet Woven City³⁶ au Japon par l'entreprise Toyota Motors qui entend tester les innovations sur des segments précis de population (les employés de l'entreprise et leurs familles, des scientifiques, des retraités), tandis que le projet CITE au Mexique restera inhabité afin de tester des technologies sans risque d'accident, en vue de les adapter ensuite à des villes habitées³⁷. Certains expérimentateurs oublient alors, comme Psalmanazar, que ce sont justement les agissements imparfaits et imprévisibles des humains qui peuvent compromettre l'utopie et que les lois et les dispositifs techniques ne suffisent pas :

« L'idée de "tester" des systèmes socio-techniques complexes sans habitant est voué à des résultats trompeurs car les façons dont les gens interagissent avec les objets et l'environnement ne sont pas anticipées par les concepteurs. »³⁸

Les sujets de la ville du futur ou de la ville idéale suscitent de nombreux avis, idées, peurs ou désirs, et donnent lieu à de nombreux écrits, voire à des projets architecturaux et urbains, de la part d'architectes, d'urbanistes, de philosophes et d'autres intellectuels. Ils évoquent alors leurs espérances et leurs craintes, leurs solutions, et mettent en perspective moment présent, passé et futur. Ces idées ont cependant une influence relative sur l'aménagement urbain à grande échelle au XXI^e siècle. Si elles contribuent à la réflexion et permettent de repenser certaines pratiques, elles restent majoritairement théoriques et peu de professionnels peuvent les mettre en œuvre car les critiques qu'elles formulent remettent parfois en cause les pratiques et les intérêts d'autres acteurs de la fabrication de la ville.

Les idées sur la ville du futur s'expriment par des propositions doctrinaires, technologiques et infrastructurelles. Elles émanent des professions de la conception spatiale (architectes, urbanistes, ingénieurs) et, de plus en plus, d'entreprises, d'universitaires ou de réseaux d'experts. Ces professionnels élaborent des manifestes et des essais sur une diversité de problématiques : l'architecture et l'esthétique de la ville ; le vivre-ensemble et les modes de vie ; l'organisation des pouvoirs de décision qui président à la fabrication de la ville. Ce sont des

³⁶ <https://www.woven-city.global/>

³⁷ MONKS Kieron (6 octobre 2015), « CITE: The \$1 billion city with no residents », *CNN [en ligne]*.

³⁸ Sans auteur (6 octobre 2015), « The \$1billion New Mexico ghost town », *DailyMail [en ligne]*.

formes intermédiaires de réflexions urbanistiques, entre approches centrées sur un projet spécifique ou discours totalisants semblables aux manifestes politiques et urbains du XIX^e siècle. Pour les professionnels de l'expertise, ce qui est affirmé a un caractère résolument applicable voire prescriptif dans les domaines techniques et quantifiables : réseaux et flux, modes de transport, énergie, économie et financements. Ils suggèrent des processus efficaces, vertueux, optimaux, labellissables et certifiables.

Les architectes et urbanistes qui participent à ce mouvement analysent l'évolution à venir des villes et les bonnes pratiques à adopter ; ils questionnent leur rôle d'auteurs dans la fabrication des villes au moment où des entreprises privées s'imposent dans ce domaine et deviennent de sérieux concurrents. Ils le font grâce à leur outil de travail de traditionnel : le projet architectural et urbain.

En France Christian de Portzamparc, Carlos Moreno, Philippe Madec, théorisent et conçoivent des manières de planifier la ville et d'organiser l'espace pour des modes de vie qu'ils jugent cohérents avec le développement durable ou pour améliorer la qualité de vie des habitants. Christian de Portzamparc pense la ville du futur du point de vue morphologique. Il propose le principe d'une ville de l' « âge III » qui fait une synthèse entre la morphologie des villes de l'âge I (l'âge préindustriel dans lequel le bâti est aligné sur les rues), et celles de l'âge II (l'urbanisme moderne et industriel qui a ouvert le plan et « saccagé » les villes de l'âge I) (Lucan, 2012, p. 43). De Portzamparc théorise et met en œuvre l'îlot ouvert pour « travailler avec le contexte » et repenser l'agencement entre les rues et les bâtiments », il définit une forme urbaine pour concevoir l'espace urbain ; Herzog et De Meuron l'adopteront pour leurs projets (Lucan, 2012, p. 70).

Philippe Madec développe un discours et une pratique centrés sur l'aspect technique et opérationnel de la fabrication de la ville. Il promeut une « frugalité heureuse » et engage les constructeurs et les aménageurs à sortir « des visions technicistes et productivistes, gaspilleuses en énergie et en ressources de toutes sortes »³⁹. Il applique ses idées et ses théories sur la ville durable dans des marchés remportés à l'international, notamment au Maghreb.

L'architecte Vincent Callebaut conçoit des projets d'architecture « de papier » qui intègrent des innovations technologiques dans un objectif de durabilité écologique. Ses superstructures

³⁹ MADEC Philippe (3 novembre 2019), « Il faut se désintoxiquer de la technique et de la monoculture du béton », *Le Monde.fr [en ligne]*.

urbaines⁴⁰ et ses « villes flottantes »⁴¹, sont ses réponses à l'étalement urbain, la disparition des terres arables ou aux flux migratoires. Il développe ainsi une idée de la ville du futur qui repose sur une approche technologique et morphologique. Au-delà des projets fictifs imaginés, Callebaut adopte une position intellectuelle et politique où l'architecture apporte des réponses à des problèmes sociétaux et spatiaux. Il offre une représentation d'une position par ailleurs partagée par des groupes politiques libertariens qui revendiquent la possibilité d'installer sur les mers des habitats flottants autonomes. Les occupants, attachés à une autonomie économique, sociale et politique totale⁴², pourraient alors s'associer ou non selon leurs convenances.

La place et la légitimité des architectes à penser la ville idéale en expérimentant par le projet « l'efficacité d'une architecture [...] nouvelle » (Stébé, 2011, p. 44) ne dépasse pas les expériences isolées et ponctuelles⁴³. Cependant, les projets originaux peuvent posséder un potentiel transformateur en incarnant une « idée exemplaire » qui essaierait après avoir éprouvé ses qualités. Le mouvement fouriériste au XIX^e siècle était par exemple voué à tisser des ramifications et à créer une « structure rhizomique sociétaire » de grande ampleur, un réseau communautaire élargi et interconnecté de nombreuses communautés (Stébé, 2011, p. 86).

Pour dépasser le cadre de projets architecturaux ou urbains circonscrits, certains architectes et urbanistes placent leur réflexion en amont de la conception spatiale. Carlos Moreno pense la

⁴⁰ Projet « Paris 2050 », voir MALSCH Edouard (20 janvier 2015), « Paris Smart City 2050 : cauchemar verdâtre ? », *UrbaNews* (blog).

⁴¹ Projets « Lilipad » ou « Aequorea », voir JOIGNOT Frédéric (19 mai 2015), « Vingt mille lieux sur les mers... habiter les océans », *LeMonde.fr, Journalisme pensif* (blog) ; ROGERS S.A. (5 janvier 2016), « *Seascaper: Lush 3D-Printed Self-Sustaining Floating Cities* », *WebUrbanist* (blog).

⁴² Une idée de *Seasteading Institute*, voir HENCKEN Randolph (28 octobre 2016), « *Prototyping the City of the Future* », conférence pour la conférence *Prototyping the Future* [en ligne].

⁴³ À ces auteurs s'ajoutent en pratique les initiatives et les discours d'associations citoyennes, de petites communes ou de communautés d'habitants qui testent des manières de concevoir la ville, l'habitat et les usages à la faveur de l'exode urbain (Simay *et al.*, 2019). Elles se traduisent en expérimentations à petite échelle (rénovations de bourgs, de villages ruraux), en manifestes et en prises de position médiatiques qui circulent entre pairs de manière horizontale. Ces initiatives ont un impact faible voire nul hors de leur ancrage territorial et n'ont aucun poids pour interférer sur des projets qui concentrent les capitaux et les pouvoirs dont l'échelle est bien plus vaste (une métropole, une région, un pays).

ville d'un point de vue programmatique et défend « la ville du quart d'heure »⁴⁴ avec des services numériques au secours d'un urbanisme durable⁴⁵. Dans le même registre, Ariella Masboungi, Grand Prix de l'urbanisme 2016, plaide pour un « projet urbain » dont « l'art [est] de transformer les villes à partir de ce qu'elles sont [car] les villes anciennes fondent notre identité [...] donc il faut savoir régénérer la ville historique tout en sachant y toucher et ne pas muséifier ». Les villes sont au centre des dynamiques pour « inventer des solutions résilientes face aux questions [de la durabilité] » et l'État doit être à l'écoute des dirigeants locaux dont les maires, fixer des caps et partager les bonnes pratiques expérimentées localement⁴⁶. Masboungi cherche la définition de ce qui constituerait la bonne ville aujourd'hui ou la bonne approche de l'urbanisme en puisant dans les théories passées pour expliquer l'ancrage historique de la durabilité en urbanisme (la cité-jardin d'Ebenezer Howard) et en fustigeant l'amnésie de l'histoire sous la pression du « Mouvement Moderne et ses avatars ». Les approches contemporaines l'urbanisme pour répondre aux enjeux de la durabilité sont réappropriées et relativisées par les concepteurs et les « faiseurs de ville ». Les références aux bonnes pratiques et au bon sens de l'architecture et de l'urbanisme réinscrivent la durabilité dans une histoire longue de l'urbanisme comme l'ont montré David Gaillard et Laurent Matthey (2011, p. 125).

De son côté, Jean Haëntjens élargit l'enjeu de la bonne ville à sa finalité idéologique :

« Alors que la ville de l'âge industriel était essentiellement pensée pour loger des travailleurs et les acheminer vers les lieux de production, la ville du XXI^e siècle devra, de plus en plus, intégrer les autres dimensions de la vie » (Haëntjens, 2010, p. 120).

Il a consacré un ouvrage complet à l'urbanisme « stratégique » dans lequel il présente les intérêts de ce type d'approche, ses principes et ses méthodes: les villes stratèges « se sont accrochées à leur géographie, leur culture, leur histoire et leur sociologie pour projeter leur avenir » (Haëntjens, 2010, p. 57). L'auteur dresse un portrait idéal de l'urbanisme stratégique qui permettrait d'« affranchir la croissance de la limite des ressources » (Haëntjens, 2010, p. 9). Approche libérale de l'urbanisme et outil de compétitivité économique, les décisions prises pour fabriquer la ville impliquent d'adhérer à une « image rêvée » propagé par un marketing urbain

⁴⁴ Remise au goût du jour à la faveur de la pandémie en 2020 : MORENO Carlos (20 mars 2020), « Cette crise sanitaire est l'occasion de penser la ville du quart d'heure ». *Le Monde.fr* [en ligne].

⁴⁵ MORENO Carlos (23 mai 2018), « Les villes du futur, inspiration d'aujourd'hui », Conférence, Université de Nantes [en ligne].

⁴⁶ CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE (2018), « Ariella Masboungi, entrevue » [en ligne].

puissant en vue de croître économiquement. L'approche stratégique est la réponse apportée aux villes en recherche de « dynamisme », de « reconquête », d'« audace ». L'argument de l'écologie ou de la durabilité par l'image de villes « vertes », « responsables » ou « propres » s'est greffé ultérieurement. Haëntjens présente un urbanisme construit autour d'une approche globale qu'il oppose au modèle urbain du fonctionnalisme et à l'approche « statique et normative décrivant un idéal de nature utopique ». La vision stratégique doit être « réaliste » et faire un compromis entre des ambitions économiques, sociales et environnementales. Elle s'oppose à une vision d'un idéal qui s'affranchit des enjeux économiques pour viser une amélioration sociétale. Tout comme les propositions de Masbounji pour un « projet urbain » qui réduisent la problématique de la ville durable à des bonnes pratiques qui seraient à trouver dans le passé.

Les sceptiques sont nombreux à douter de la capacité des architectes et autres spécialistes de la conception spatiale à produire une réflexion critique sur les villes et l'architecture, au prétexte qu'ils seraient majoritairement convertis aux valeurs d'un modèle entrepreneurial et au triomphe de l'économie de marché éloignant l'architecture des « valeurs de la société » (Koolhaas, 2017, p. 228). Manfredo Tafuri, parfois taxé de défaitiste vis-à-vis de la potentialité transformatrice de l'architecture (Puglisi, 2013, p. 131), questionne en réalité la manière dont le concepteur – architecte, urbaniste – peut, dans un contexte capitaliste ou néolibéral, agir contre les dynamiques économiques et financières qui l'animent (Diaz, 2012; Tafuri, 2016) tant l'idéologie capitaliste entrave l'ambition transformatrice de l'architecture et la restreint à une « poésie pure » ou à un geste naïf (Puglisi, 2013). À l'opposée, Rem Koolhaas suggère de penser et de concevoir « avec » le contexte socio-politique, territorial et spatial de la ville capitaliste et néolibérale plutôt que d'aller contre. Dans son essai *Singapore Songlines* (Koolhaas, 2017, p. 93-176), il entrevoit la fabrication d'une ville qui embrasse le discours néolibéral de la croissance et de la *tabula rasa* sans y injecter de sens. Les architectes qui construisent « [prennent] acte d'une mondialisation de l'économie comme horizon indépassable » une position que défend l'*Office of Metropolitan Architecture* (OMA) (Chadoin, 2014).

Le diagnostic d'une « panne de la culture critique des idées » est notamment attribué à « la dissolution accélérée du politique dans l'économisme » et, si elle ne bride pas l'émergence de « modèles esthétiques », elle compromet la capacité des architectes à renouveler les théories (Fromonot, 2011, p. 61). De plus, en opposant le réalisme et l'utopie (Fromonot, 2011, p. 43), le

discours sur les « bonnes pratiques » ne renouvellent pas l'idée de la ville. L'appauvrissement du débat sur les valeurs au bénéfice de l'idéologie néolibérale, conduirait à l'effondrement des modèles et à celle de leur pluralité, historiquement fondés sur des théories sociales fortes (Subileau, 1993, p. 20) :

« Pour qu'une idéologie soit hégémonique, elle n'a pas besoin d'être aimée. Elle a seulement besoin de n'avoir aucun concurrent sérieux. » (Brenner *et al.*, 2017, p. 177)

Thomas S. Kuhn, philosophe et historien des sciences, caractérise l'évolution des savoirs par une succession d'états qui oscillent entre la domination d'une position hégémonique et d'un ordre établi⁴⁷, et l'affrontement et le raidissement des positions en présence, des « périodes extraordinaires » (Figure 5). Cette « panne » est-elle alors indépassable ou manifeste-t-elle que le début du XXI^e siècle est, pour l'urbanisme, un moment historique dominé par un ordre établi non critiqué, ou au contraire est-il plongé dans une « période extraordinaire » (Kuhn, 2008) propice au renouvellement des idées ?

L'étude diachronique révèle des réponses doctrinaires dominantes qui ont façonné les villes à chaque époque, et l'existence d'idées hétérogènes et critiques qui se manifestent épisodiquement ; la matérialisation d'une doctrine dans l'espace urbain provoquant des réactions en retour qui élargissent le panorama des idées et des théories. Déjà, à propos de la ville industrielle, Françoise Choay écrivait :

« La réponse aux problèmes urbains posés par la société industrielle ne s'achève ni dans les modèles d'urbanisme ni dans les réalisations concrètes qu'ils ont inspirées. Ces modèles (nés d'une critique) et ces réalisations ont à leur tour provoqué une nouvelle critique, une critique au second degré. » (Choay, 1965, p. 53)

Dans le cadre d'une histoire longue des modèles et des théories sur la ville, Claire Carriou et Olivier Ratouis observent à propos de l'urbanisme contemporain que « la critique virulente de l'urbanisme fonctionnaliste et du positivisme qui lui est propre a contribué à la remise en cause

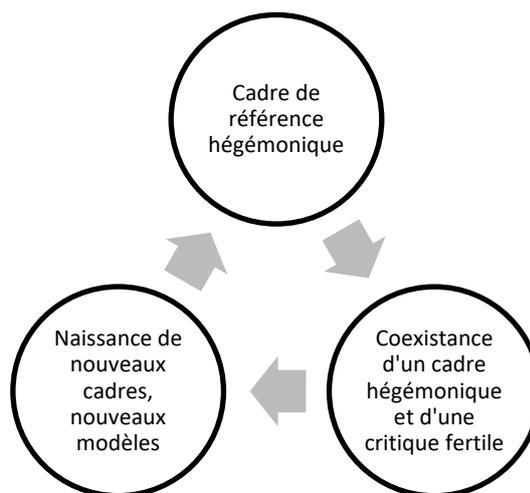


Figure 5 - Cycle de l'évolution des doctrines.

⁴⁷ DROYSEN T.G. (1868), *Grundriss der Historik* (cité dans Mannheim, 1956, p. 135-136).

des modèles d'aménagement fondés sur la rationalisation associée à un volontarisme politique et professionnel ». Plus que la remise en cause des effets des pratiques à l'œuvre, la critique des idées et des principes qui les guident permet de les dépasser et de proposer « des approches d'aménagement ajustées à la spécificité et à l'historicité du terrain, en mobilisant des méthodes de gouvernance nouvelles, fondées sur la négociation et la coopération des acteurs » (Carriou et Ratouis, 2015).

Gabriella Trotta-Brambilla remarque que la construction de villes durables peut conduire à l'élaboration d'une doctrine apte à en concurrencer d'autres. Le préalable est le constat de villes jugées « non-durables » qui se matérialise dans des projets pionniers et des expériences et conduit à une concentration progressive de projets partageant une « stratégie commune », jusqu'à l'entonnoir de « l'application des modèles ». D'une expérience assez vaste et diverse sur le plan théorique et pratique, le spectre de la définition de la « ville durable » se réduit peu à peu pour en faire un « applicatif », une recette basée sur les plus petits dénominateurs communs, propice à l'établissement d'un cadre de référence qui peut prétendre imposer un ordre (Trotta-Brambilla, 2015, p. 203).

Parallèlement, Koolhaas analyse le contexte et la production architecturale et urbaine au XX^e siècle plutôt comme « la formation simultanée de couches archéologiques distinctes » dont les doctrines « n'évolu[ent] plus imperceptiblement » mais sont le « fruit d'un mouvement pendulaire dans lequel une doctrine architecturale contredit et, de fait, détruit l'essence de la précédente » (Koolhaas, 2017, p. 48-49). Les modèles éventuels seraient alors trop semblables pour réellement se distinguer.

*

Notre approche de la ville au XXI^e siècle s'ancre dans l'histoire des théories sur la ville comme le socle des savoirs permettant de porter un regard sur la production contemporaine en architecture et en urbanisme. Nous mobilisons les concepts de modèle et d'utopie pour éclairer la production des idées sur la ville et des objets urbains depuis le XV^e siècle. Car, loin de se soustraire à une histoire des savoirs et des pratiques, l'urbanisme pensé et produit au XXI^e siècle s'inscrit dans une tradition savante et disciplinaire ancienne.

CHAPITRE 2

Enjeux, formes et outils de l'urbanisme contemporain

L'évolution des systèmes économiques et politiques au XXI^e siècle et la diffusion hégémonique de la pensée gestionnaire libérale puis néolibérale sculptent largement la façon dont les villes sont perçues, vécues et conçues (Lefebvre, 1974). Nous illustrons les enjeux et les intérêts politiques et économiques, les formes et les outils de l'urbanisme contemporain au travers quatre entrées : celle des discours et des stratégies à l'œuvre qui promeuvent l'urbanisation et l'urbanisme pour le développement socio-économique ; celle de la critique des mécanismes de production qui renouvelle l'enjeu politique ; celle de l'urbanisme et de la ville durable qui participent à une dépolitisation des questions urbaines ; celle de la planification stratégique et de la prospective, principaux outils de l'urbanisme contemporain.

2.1. Urbanisation et croissance économique

L'urbanisation, au XX^e siècle en Occident et à l'échelle planétaire au XXI^e siècle, met en lumière les enjeux économiques et politiques qui traversent nos sociétés. Matérialisation des surplus du capitalisme⁴⁸, ressource des stratégies d'accumulation (Harvey, 2011), support d'une mise en espace des rapports de classe (Davis et Monk, 2008) et des luttes entre acteurs gouvernementaux, privés et société civile (Douay, 2010), lieu d'expression des nouvelles formes de l'économie néolibérale (Boltanski et Chiapello, 1999) ; l'urbanisation joue un rôle majeur dans les rapports de force et de pouvoir à l'œuvre à une pluralité d'échelles, mondiale, locale, individuelle.

Issue de l'observation de l'urbanisation croissante des pays du monde et du basculement démographique entre urbains et ruraux au début du XXI^e siècle, la pensée d'un futur obligatoirement urbain et planétaire s'impose dans les esprits et dans les objectifs de développement des États. La chose n'est pas mise en doute et de nombreux argumentaires sont déployés pour légitimer la nécessité et les bienfaits de l'urbanisation planétaire. Les discours

⁴⁸ La production capitaliste de l'espace lui donne une valeur monétaire qui participe à maintenir, reproduire et étendre son inscription socio-spatiale dans les structures urbaines (Lefebvre, 2000, p. 54-56).

promeuvent l'accès au confort moderne dans les pays émergents, la durabilité écologique, les formes de la ville dense et optimale dans les pays riches, ou la garantie à apporter à la circulation des flux d'investissements indispensables à la croissance tous azimuts.

2.1.1. Les avantages de l'urbanisation planétaire

Alors que le taux d'urbanisation de la population mondiale dépasse les 50%, la production de la ville se détache des représentations théoriques forgées les siècles précédents pour se tourner vers des argumentaires politiques propres au monde contemporain. L'urbanisation devient la norme largement entendue comme nécessaire et bénéfique pour le plus grand nombre. Ironiquement, Rem Koolhaas fait remarquer qu'« il est devenu extrêmement banal de dire que la moitié de l'humanité vit désormais dans les villes, et que cette proportion ne cesse d'augmenter », argument qui « sert de prétexte aux architectes pour se concentrer uniquement sur les villes » (Koolhaas, 2017, p. 235). Mais les architectes ne sont pas les seuls à se focaliser sur les villes.

L'Organisation des Nations Unies (ONU) prend une place importante dans les dynamiques d'urbanisation des pays en développement par le biais des conférences Habitat qui promeuvent l'urbanisation grâce à des villes « bien planifiées et gérées ». L'urbanisation est un moyen de provoquer, d'orienter et de favoriser le développement économique et par conséquent, selon l'ONU, d'accroître la qualité de vie et d'accès aux services publics et aux infrastructures de base des habitants (UN-Habitat, 2009, p. vi). Joan Clos⁴⁹ exprime ainsi la position onusienne notamment lors du *Smart City Expo World Congress 2017* :

« L'urbanisation est un outil pour le développement des pays plutôt qu'un résultat de leur développement. [...] Si les villes sont bien planifiées et gérées, la prospérité suit. [...] L'urbanisation est un accélérateur et un outil pour le développement. L'intérêt d'investir dans la ville n'est pas seulement d'y résoudre les problèmes mais d'améliorer votre développement économique. C'est un nouveau paradigme de l'urbanisation. »⁵⁰

⁴⁹ Homme politique espagnol, il est directeur exécutif du Programme des Nations unies pour les établissements humains depuis 2010.

⁵⁰ CLOS Joan (2017), « *Smart Urbanization* », conférence, en ligne.

Lors de la conférence Habitat III⁵¹ en 2016, l'ONU propose trois entrées pour encadrer une urbanisation « durable et soutenable » dans les pays en voie de développement où le taux d'urbanisation progresse très rapidement : des lois et des règlements (« *Rules and regulation* ») doivent protéger les droits de chacun et ceux des plus vulnérables « parce que l'urbanisation rime avec état de droit » ; l'urbanisation doit être conçue et planifiée en amont (« *Design and planning* ») car il est toujours plus complexe de corriger les erreurs *a posteriori* ; l'urbanisation doit être pensée sur le long terme et financée en conséquence

(« *Financing urbanisation* ») pour assurer la continuité et la mise en œuvre du projet planifié. Joan Clos met en garde les concepteurs et les dirigeants politiques contre les risques de « troubles politiques » que peuvent générer « les erreurs ou les problèmes liés à l'urbanisation » arguant que « les criminels et le terrorisme profitent de la mauvaise urbanisation ». Elle est donc d'une « importance stratégique »⁵² (Figure 6).

L'ONU fait un lien explicite entre l'urbanisation (la cause) et la prospérité économique et la sécurité nationale (les effets) (Parnell et Pieterse, 2014). Or, « les preuves impressionnantes » du « lien positif entre développement économique et aires urbaines » que l'ONU-Habitat défend et répète (UN-Habitat, 2016, p. 31) ne font pas consensus. Elles restent dépendantes des régimes et des politiques publiques de gestion mais aussi des parcours historiques fondamentalement divers et parfois opposés entre pays. C'est le cas entre les pays occidentaux et les anciens pays colonisés dont les richesses ont été détournées au profit des colonisateurs



Figure 6 - Tweet citant Joan Clos lors de Smart City Expo en novembre 2017.

Source Twitter, url : <https://t.co/4LEksqJP0>.

⁵¹ CLOS Joan (octobre 2016), « Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable Habitat III », tenue à Quito (Équateur) du 17 au 20 octobre 2016.

⁵² KANHEMA Newton (avril 2016), « L'urbanisation : un outil de développement. Interview de Joan Clos », *AfriqueRenouveau*.

durant plusieurs décennies ou siècles, compromettant de fait le développement économique et social des pays colonisés :

« Ils ignorent le fait que les utopies cyclables que l'Occident admire découlent d'années d'extraction, d'exploitation et d'abus environnementaux, tant dans leur géographie que plus loin dans les anciens espaces coloniaux qui ont fourni le capital pour leur reconstruction. [...] Ça compte que de nombreuses villes surchargées, comme notre chère Lagos [Nigeria], aient été construites à l'origine pour permettre à un très petit nombre de personnes étrangères de vivre très, très bien. »⁵³

Déjà dans les années 1960 les Nations Unies envisagent le « futur » de l'île de Singapour en tant que territoire d'importance stratégique internationale dans la seconde moitié du XX^e siècle, territoire d'une croissance annoncée qu'il faut donc planifier en conséquence sur la base d'un « système tripartite : le projet conceptuel, le programme d'action, le plan d'action ». L'objectif est de recomposer la ville alors en pleine transformation après le départ des britanniques et l'ONU espère conduire le gouvernement communiste à transformer la ville pour accueillir les espaces de l'économie néolibérale qui s'annonce, en ne conservant éventuellement que la part pittoresque de certains quartiers mais en ayant une ambition transformatrice de rénovation radicale (Koolhaas, 2017, p. 116-117). La planification selon l'ONU encourage la croissance et la favorise à grands renforts de « rénovation urbaine » et de « plans d'actions, qui s'étendront un jour à l'ensemble de l'île ». La transformation de la ville emporte avec elle l'île historique pour les besoins du futur annoncé. L'idéologie de la transformation l'emporte sur la réflexion urbanistique (Koolhaas, 2017, p. 124) et illustre la nature des discours qui se déploient désormais en Afrique.

L'ONU-Habitat encourage l'urbanisation pour les bienfaits attribués, propose des cadres régulateurs et des conseils préventifs. Elle est entendue dans le cadre social, économique et politique des démocraties libérales occidentales qui sert de référence pour prouver le rôle positif de l'urbanisation et pour donner des indicateurs de réussite, de bonne santé, voire des modèles de gestion. Les mécanismes ni même les dérives de l'urbanisation ne sont remis en cause.

⁵³ IWEALA Uzodinma (13 octobre 2016), « *I Dream of a Utopian Lagos – but Here's What African Cities Really Need to Prosper* », *The Guardian* [en ligne].

2.1.2. La fabrique des influences internationales

L'ONU-Habitat n'est pas la seule organisation internationale à promouvoir l'urbanisation comme un moyen de développement ni à minimiser les désordres qui peuvent naître d'une urbanisation inadéquate dans un contexte économique, social ou géopolitique fragile. L'OCDE et le Forum Économique Mondial⁵⁴ tiennent les mêmes propos, estimant même que les processus politiques et les constructions urbaines chaotiques sont un mal nécessaire pour aller plus vite (Parnell et Pieterse, 2014, p. 6-7;13-15; Turok, 2014, p. 61). En Afrique, plusieurs pays tentent de limiter l'exode rural pour juguler les effets délétères de l'urbanisation effrénée et souvent spontanée mais promeuvent dans le même temps la concentration des lieux de production industrielle pour favoriser la création de valeur ajoutée avant exportation. Pris entre court-termisme économique nécessaire pour répondre à des besoins sociaux urgents, et planification à long terme vitale pour assurer la durabilité des investissements et des constructions entrepris (Turok, 2014, p. 65-69), les choix sont difficiles. La Banque Mondiale qui « finance et pilote de grands programmes urbains dans les Suds [...] continue de défendre une vision positiviste de la concentration métropolitaine, réaffirmée depuis son rapport de 2009 (« Repenser la géographie économique »), [et elle] promeut un libéralisme pro-urbain supposant que les villes produisent un effet d'entraînement positif ». Bien qu'officiellement opposée à une vision prônant exclusivement la croissance économique comme objectif de développement – ce que fait la Banque Mondiale grâce à un indice composite de prospérité urbaine – l'ONU-Habitat soutient de son côté que le « développement économique » est une solution améliorative de premier plan. La Banque Mondiale a finalement rejoint cette position plus consensuelle en mettant en avant une lutte contre les zones d'habitat précaires, action portée conjointement avec l'ONU-Habitat (Dorier et Lecoquierre, 2018, p. 14).

Les pays du Nord connaissent également l'influence des forums de discussion et de diffusion de l'idéologie néolibérale axée sur la croissance qui encourage à trouver des « solutions nouvelles reposant sur des stratégies *pro growth* », même si les pays du Sud « constituent souvent des terrains privilégiés d'expérimentation » où des gouvernements parfois autoritaires peuvent user de méthodes coercitives pour appuyer les directions prises (Mboumoua et Ozdirlik, 2011, p. 134).

⁵⁴ Ou encore le Fonds Monétaire International (FMI) et la Banque Mondiale qui agissent en « facilitateurs » auprès des gouvernements (Mboumoua et Ozdirlik, 2011, p. 131; 136).

De nombreux arguments sont mobilisés pour faire de l'urbanisation la seule réponse possible aux évolutions climatiques, environnementales, démographiques et économiques dans le monde. Outre la croissance, *alpha* et *omega* de l'ambition politique néolibérale, l'adaptation au changement climatique motive le recours à l'urbanisation pour répondre aux enjeux les plus pressants, arguant que le lien intrinsèque entre urbanisation et changement climatique « rend fondamental le fait que les villes soient traitées comme une partie de la solution – une pièce maîtresse de toutes les activités et de toutes les mesure concourant à un avenir durable » (Lemes, 2011, p. 1), un paradoxe pour Mike Davis⁵⁵ puisque l'accélération de l'urbanisation dans l'histoire coïncide avec le développement des énergies fossiles.

L'argument principal en faveur de la réponse au changement climatique par l'urbanisation repose sur l'observation brute des volumes d'émission de gaz à effet de serre (GES) par habitant entre zones urbaines denses et zones périurbaines ou rurales peu denses. Le poids du transport individuel motorisé pèse sur les émissions de GES du mode de vie rural et périurbain, tandis que les urbains bénéficient de transports collectifs. L'argument de l'imperméabilisation des sols est aussi mis en avant et donne un avantage à la densité urbaine. Certains réfutent ces calculs en rappelant la dépendance des urbains aux activités sises dans les zones périurbaines et rurales qui sont fortement émettrices de GES (logistique, agriculture, industrie) mais aussi en étudiant les modes de vie au-delà des activités quotidiennes. L'« effet barbecue » (ou « effet de compensation ») a ainsi été théorisé pour expliquer pourquoi « les habitants des centres-villes, qui se déplacent assez peu localement pour les motifs contraints, ont finalement tendance à se déplacer plus intensément durant les week-ends et les vacances que les habitants des zones plus périphériques. » Il repose sur l'hypothèse que « les citoyens centraux seraient [...] davantage contraints à se déplacer pour profiter de la nature et du calme absent de leur cadre de vie » que les périurbains possédant un jardin (Munafò, 2017, p. 2). Ce débat de marge oppose les modes de calcul, notamment concernant les mobilités des loisirs mais, plus largement, de nombreuses controverses circulent concernant les bienfaits ou les avantages des zones urbaines sur l'environnement naturel et le climat, et sur la réponse face au changement climatique.

⁵⁵ DAVIS Mike (février 2010), « *Who Will Build the Ark?* », *New Left Review* [en ligne].

Les arguments en faveur de l'urbanisation dans une perspective de durabilité sont très en vogue dans les institutions internationales. Ils légitiment les discours en faveur de la croissance urbaine et les politiques néolibérales qui garantiraient un progrès social, économique et écologique.

2.2. Enjeux et critiques politiques de la production urbaine

L'urbanisme en tant qu'outil pour penser, dessiner et transformer les villes est un moyen privilégié pour agir sur les structures sociales et instaurer ou maintenir un système politique. Érigé en science à la fin du XIX^e siècle, ses savoirs sont présentés comme des éléments neutres et universels lorsqu'il s'agit de concevoir des villes entières ou de transformer des espaces urbains. Mais cette neutralité est apparente. Elle dissimule en réalité la dépendance des règles et des méthodes à des concepts politiques, esthétiques et moraux.

2.2.1. Critique d'un urbanisme néolibéral

Des travaux critiques mettent en évidence les effets de la néolibéralisation sur la production des villes, sur les enjeux politiques qui s'y jouent et sur la transformation des modes de gouvernance qui s'y opèrent. Héritiers de la critique marxiste de la production de l'urbain, ils dénoncent les ambitions consensuelles de projets urbanistiques qui favorisent un rapport exclusif aux aspects techniques de la fabrication de la ville au détriment d'un débat contradictoire sur les enjeux sociaux.

L'urbanisme n'est pas le simple produit d'un contexte mais naît au sein de dynamiques politiques dont l'étude permet de recomposer l'origine, la construction et les constituants. Par conséquent, la ville n'est pas un simple révélateur ou le résultat des évolutions de la société, elle joue aussi un rôle générateur de ses évolutions (Burgel, 1995, p. 134; A. Rossi, 2016, p. 17). En ce sens, la production de la ville transfigure la société qui l'habite(ra) et la transforme en appliquant des conditions spatiales et sociales contraignantes et signifiantes au travers de l'espace urbain. L'aménagement du territoire et des villes contient en substance une idée de la société associée à des besoins identifiés ; ils sont dirigés par les États et les systèmes de gouvernances nationaux et locaux. « [Sans] essentialiser ou fétichiser l'espace [...] on ne saurait considérer que l'espace existe en soi, indépendamment des sociétés qui le produisent », il s'agit donc de « dévoiler ses mécanismes de production en tant que mécanisme de pouvoir » (Gintrac et Giroud, 2014, p. 15-16).

L'urbanisme en tant qu'acte de pouvoir et acte politique, fait référence aux travaux pionniers d'Henri Lefebvre sur le droit à la ville (Lefebvre, 1968). Par la critique d'un urbanisme fordiste, il théorise « l'idéologie urbaine » (Lefebvre, 2000) comme support de l'inscription dans l'espace et le territoire des rapports de domination d'un système de production.

Dès les années 1970, les auteurs marxistes forgent et informent une recherche critique sur la production de l'espace urbain. « Le droit à la ville » et les luttes sociales collectives interrogent alors la production et l'extension des espaces urbanisés à une époque de fortes revendications et mobilisations. Une critique cible particulièrement la place du système économique et financier capitaliste et son rôle dans l'orientation des politiques publiques urbaines.

Depuis les années 1990 la construction des inégalités et leur reproduction dans l'espace urbain des grandes métropoles sont étudiées et complétées plus récemment par des analyses sur la justice spatiale (Fainstein, 2010) puis climatique ; la précarité se conjuguant presque systématiquement avec le risque environnemental (Steele et collab., 2012; Walsh-Russo, 2016). Plus récemment, un retour (néo)marxiste réinterprète et renouvelle le champ de l'étude critique des politiques urbaines et métropolitaines contemporaines au prisme du néolibéralisme⁵⁶. L'idéologie néolibérale est mise en regard de son impact sur les dynamiques de production de l'urbain et de régulation des politiques urbaines. Des auteurs se penchent spécifiquement sur le développement à deux vitesses de l'urbanisation, symptôme et symbole de l'urbanisme néolibéral. L'urbanisation au XXI^e siècle serait le produit du stockage d'un capital financier et social toujours plus grand accumulé par les classes dominantes et dont « l'éthique néo-libérale » menace les « idéaux d'identité, de citoyenneté et d'appartenance urbaine » dans un contexte de division, de fragmentation et de conflit dans les villes (Harvey, 2011, p. 22-23).

Revenir à une critique du mécanisme à l'œuvre dans la production des espaces urbains ou leur transformation conduit à questionner les idéaux et les visions qui modèlent leur conception et leur planification. La critique contemporaine vise les effets du dogme de la concurrence appliqué

⁵⁶ Le néolibéralisme est un nouveau mode de fonctionnement du capitalisme dans lequel les sociétés multinationales et les institutions financières deviennent plus puissantes. Les opérations de change et les flux internationaux de capitaux sont en forte croissance, et les États, en déclin, participent à l'expansion des domaines du marché. L'affaiblissement de l'emprise des plus aisés sur les richesses dans les années 1970 est pointé comme le moteur de leur volonté de se réapproprier ces richesses par un accroissement des parts des dividendes (Duménil et Lévy, 2003, p. 28-43).

aux villes – principalement par le biais de la notion d’attractivité et les politiques d’offre – et le rôle de l’État qui les soutient par des aides financières (Epstein, 2013, p. 310). La concurrence, basée sur les valeurs marchandes et symboliques attribuées aux espaces urbains, crée une compétition entre villes et entre habitants à l’intérieur des villes. Tom Baker et Kristian Ruming pointent l’intérêt des « stratégies urbaines gouvernementales » à attirer l’attention et à diffuser une image précise et figée de la ville, de ses usages et de l’organisation de ses fonctions en focalisant « l’attention et les investissements dans des endroits, des espaces et des activités particulières » (Wetzstein, 2013, p. 75). Par exemple, les hommes politiques turcs au pouvoir tentent de reproduire et de diffuser dans l’espace stambouliote l’image de la *skyline* newyorkaise qui charrie un « imaginaire urbain qui allie la puissance, la richesse et la liberté » (Mboumoua et Ozdirlik, 2011, p. 142).

La programmation et la production de l’espace organisé par les savoirs de l’urbanisme relèvent donc d’une dimension politique. L’urbanisme inclut une valeur idéologique et la transmet, influençant l’expérience des habitants. Les territoires et les espaces urbains sont tout à la fois des enjeux et des supports qui voient s’affronter des projets, des valeurs et des idées antagonistes (Busquet, 2012, p. 3). Un autre système politique, s’il veut prendre racine, doit penser une autre façon de produire l’espace et le « droit à la ville » est un droit à « conquérir » et non un droit concédé par le pouvoir (Busquet, 2012). S’intéressant à la place du capital dans les processus et les dynamiques d’urbanisation, David Harvey déplace la question du droit à la ville à celle du contrôle des surplus du capitalisme :

« Mais si, d’une manière ou d’une autre, [les nombreux mouvements d’opposition urbains et périurbains] parvenaient à s’unir, que devraient-ils donc exiger ? La réponse à cette question est assez simple en principe : un plus grand contrôle démocratique sur la production et l’utilisation des surplus. Puisque le processus urbain est l’un des principaux canaux de leur utilisation, alors le droit à la ville passe par l’établissement d’un contrôle démocratique sur l’emploi des surplus dans l’urbanisation. » (Harvey, 2011, p. 29)

Et il insiste sur le lien entre cette rupture et le développement urbain généralisé :

« Les grands immeubles d’habitation, les résidences fermées et les terrains de golf à destination des riches, ainsi que les centres commerciaux haut-de-gamme ne contribuent guère à aider les masses appauvries et en proie à la révolte à retrouver une vie quotidienne décente. Ce déséquilibre du développement urbain le long de la ligne de faille des classes sociales représente en réalité un phénomène mondial. » (Harvey, 2015, p. 126)

Le débat est aussi porté par une « géographie critique » qui « vise à préparer les conditions d'une transformation urbaine en permettant d'imaginer d'autres futurs urbains, ou en montrant les porosités entre débat universitaire et activisme urbain, avec la diffusion de la notion de justice spatiale » (Jacquot, 2015). Les auteurs revendiquent un mode d'action militant, une « géographie urbaine radicale » contestant les « recettes » des « politiques urbaines légitimées par des discours "scientifiques" » (Gintrac et Giroud, 2014, p. 9) rejoignant le champ interdisciplinaire anglophone des *critical urban studies*. Les « rapports de domination » et les « théories hégémoniques issues du néolibéralisme » mises en pratique dans des politiques urbaines et métropolitaines sont dénoncées (Gintrac et Giroud, 2014, p. 14). La critique des effets sociaux est aussi animée par l'attention aux déséquilibres locaux créés par des projets d'urbanisation pensés hors des besoins et des risques auxquels sont exposées des populations vulnérables. Le cas des villes africaines est significatif des effets néfastes et inégalitaires des développements urbains⁵⁷ et d'un « urbanisme spéculatif » (Watson, 2014). C'est aussi le cas de l'Inde où des protestations violentes des populations locales naissent des « élans soudains et rapides » de l'urbanisation et des investissements financiers qui transfigurent les espaces habités (Datta, 2015).

2.2.2. Luttres et concurrence dans et pour l'espace urbain

Lieux d'expression des idéologies dominantes, les villes sont naturellement les lieux de lutte entre acteurs intégrés ou exclus des dynamiques de planification et de conception urbaine. Les arrangements sont fréquents pour associer les acteurs non-gouvernementaux aux processus urbanistiques mais la société civile reste encore largement écartée ou intégrée à la marge. À propos de Hong Kong, Nicolas Douay note :

« En matière d'urbanisme, deux formes de rationalité tendent à s'opposer [...] d'une part une coalition des élites politiques et économiques en faveur de la compétitivité économique qui s'appuie sur une approche rationnelle de la planification. D'autre part l'émergence d'une société civile qui remet en cause ce modèle de développement urbain et propose un tournant communautaire et durable qui s'appuierait sur une approche plus collaborative de la planification. » (2010, p. 113)

⁵⁷ CHOPLIN Armelle (25 janvier 2016), « Les villes africaines, en marge du monde ou « mondialisation discrète » ? », conférence, en ligne.

Il est devenu courant aux XX^e et XXI^e siècles que des mouvements politiques et militants prennent pour cible la construction des villes et du territoire car « l'espace est [...] le support, l'instrument et un objet de luttes et de conflits » (Busquet, 2012, p. 2-3). Le Comité invisible, auteur de *L'insurrection qui vient*⁵⁸, revendique par exemple un anarchisme insurrectionnel qui entend agir sur les structures de l'État par la déstabilisation de ses systèmes techniques spatiaux et territoriaux (axes de transport et de communication), estimant que ces réseaux sont des outils du pouvoir. Plus proche de nos objets de recherche, les mouvements sociaux contre l'urbanisation, les transformations urbaines et les agendas politiques « néolibéraux » sont nombreux (Mayer, 2017, p. 25-45). Ils opposent la société civile – qui regroupe associations et habitants concernés par les constructions – aux coalitions d'acteurs publics et privés – qui dirigent les projets urbains. Sont dénoncés des choix qui s'imposent sans concertation ou approbation locale et sans prise en compte des réalités sociales vécues. C'est particulièrement le cas dans les pays à l'urbanisation rapide qui connaissent une forte croissance économique⁵⁹ (pour l'Inde voir Datta, 2015; Moser, 2015; pour l'Afrique voir Watson, 2014) et dans les pays urbanisés où le spectre de la gentrification menace les habitants des quartiers « reconquis » et rénovés (Holm *et al.*, 2017; Mattern, 2016; Smith, 1992). La Chine a la particularité de présenter les deux cas⁶⁰.

Margit Mayer propose que la lutte s'étende dans la pratique même des concepteurs qui peuvent refuser de participer à une production urbaine délétère plutôt que de s'ériger en acteur capable de changer les pratiques « de l'intérieur », et ils doivent poser avant tout la question de « ce qui doit être fait » (Marcuse, 2005). Les enjeux sont importants ; l'espace urbain est un espace d'expression des idéologies politiques dominantes mais aussi un espace de production et de reproduction des dynamiques sociales. Les luttes et conflits autour de la question urbaine ne sont que le symptôme des inégalités et des violences physiques ou symboliques à l'œuvre dans les projets urbains.

⁵⁸ 2007, Paris, La Fabrique.

⁵⁹ La propriété légale ou légitime des terrains est parfois difficile à prouver pour des familles rurales et/ou peu éduquées, et le devenir de ces habitants souvent agriculteurs et artisans est en suspens face aux villes planifiées.

⁶⁰ KAHN Sylvain (animateur), Nicolas DOUAY et Valérie LAURANS (invités) (5 décembre 2012), « Chine : l'horreur urbaine ? », *France Culture*.

2.2.3. Modération des effets sociaux

La pensée néolibérale appliquée à la ville s'inscrit dans l'héritage d'un mode de fabrication de l'espace pensé dans l'intérêt d'un système de production soutenu et équilibré par des politiques sociales redistributives, des soutiens à l'investissement et des rapprochements entre les sphères publiques et privées. Le néolibéralisme urbain noue un pacte avec les logiques de l'économie financiarisée en modelant un espace social et spatial qui souscrit au récit de la compétitivité des territoires et de l'entrepreneuralisme urbain.

Cependant, le néolibéralisme ne dédouane pas les États d'être attentifs aux effets sociaux délétères (Pinson, 2020, p. 67-68). Dans une gouvernance néolibérale, « l'objectif central des politiques urbaines [n'est] plus principalement de produire des services à destination des ménages, mais de vendre la ville à des groupes sociaux dotés de ressources pour participer au rayonnement urbain. [...] Les politiques urbaines [basculent] vers une politique de l'offre » dans une stratégie qui ne vise pas tant à exclure les populations précaires qu'à favoriser l'arrivée d'habitants peu dépendants des services publics, coûteux et improductifs conformément aux logiques de la compétition économique (Reigner *et al.*, 2013, p. 19). Les villes des États désindustrialisés « conjurent » ainsi la dégradation des services et des conditions de vie en attirant des habitants des classes moyennes supérieures et compromettent dans le même temps le « droit à la ville » des habitants les moins aisés. Les économies urbaines sont aujourd'hui dépendantes de leur capacité à attirer investisseurs et classes supérieures mobiles et connectées. Les responsables politiques tentent donc d'absorber et de résoudre les problèmes sociaux structurels de façon à toujours favoriser une image compétitive et attractive de ville.

Dans la dynamique de néolibéralisation des économies, des modes de gouvernement et d'extension du domaine du marchandable à toutes les sphères des activités humaines, chaque aspect discordant et source de « dissensus »⁶¹ dans une ville doit être dissimulé ou résolu afin de conserver une image attractive qui correspond aux standards qu'elle poursuit (durable, sûre, connectée, apaisée, animée) (Mayer, 2017; Swyngedouw, 2017). Ainsi des thèmes de politiques urbaines *a priori* non alignées sur le dogme de la croissance et de l'entrepreneuralisme urbain, comme la cohésion sociale, la justice spatiale, sont également affichés dans les ambitions

⁶¹ Les auteurs privilégient principalement le terme « dissensus » forgé sur le format de « consensus » pour mettre en exergue leur opposition sémantique : RANCIÈRE Jacques (1994), « *Post-democracy, Politics and Philosophy. An Interview with Jacques Rancière* », *Angelaki*, n° 1, p. 171-178 (cité dans Holm *et al.*, 2017).

poursuivies au nom de la compétitivité, car les inégalités ont mauvaise réputation⁶². La transposition d'une économie structurée par la production vers une économie de la consommation fait basculer les stratégies urbaines des villes. Elles ne cherchent plus à se positionner « dans la division internationale de la production » mais « dans la division internationale de la consommation » (Peck et Tickell, 2002) suivant une logique « post-fordiste » (Reigner *et al.*, 2013, p. 21). La production urbaine garantit désormais la consommation et ses promoteurs promettent des espaces « sûrs » (*safe*) ou « accueillants » (*friendly*). Ce mouvement accompagne la déconstruction du fait politique vers moins de conflit et plus de consensus. Des « idéaux d'identités, de citoyenneté et d'appartenance urbaines » construits au travers des mobilisations sociales collectives aptes au conflit entrent en conflit avec des idéaux plus individualistes, définis par l'accès à la consommation et des politiques publiques et urbaines néolibérales apaisées (Harvey, 2011, p. 22-23).

L'apparente disparition du politique au profit d'un marché libre ne doit pas dissimuler l'importance, en réalité profonde, de l'État pour réguler et imposer les règles du marché « et, par la suite, gérer les conséquences et les contradictions de ce passage à l'économie de marché » (Brenner *et al.*, 2017, p. 180). En effet, la néolibéralisation, après une longue période de dérégulation destructrice des États providence et des politiques sociales actives, vise à réréguler en faveur des marchés et à faire coïncider les besoins de nombreux secteurs de l'action publique avec les intérêts du secteur privé (Brenner *et al.*, 2017, p. 189-190). Il ne s'agit donc pas de faire disparaître toute forme d'action sociale mais de l'accorder avec les intérêts privés et les logiques d'un marché libre étendu. Le marché ne bénéficie pas d'une société trop visiblement inégalitaire ou paupérisée, ni d'une vulnérabilité face au changement climatique. L'enjeu devient alors d'en tirer parti et d'en faire des arguments promotionnels d'action de cohésion sociale. La rénovation urbaine et les projets de « redynamisation » de quartiers et d'accès aux services sociaux minimum sont en partie au service d'une image enchantée et lisse. La notion de durabilité n'y échappe pas et à l'instar de la rénovation urbaine, l'adaptation au changement climatique constitue une large part des efforts des politiques de communication des plus grandes métropoles mondiales et des villes de taille modeste. L'adaptation doit permettre aux concepteurs et aux décideurs de continuer à produire des espaces urbains viables

⁶² Mais aussi parce que les partis politiques de « gauche », associés historiquement aux conquêtes sociales s'inscrivent désormais dans des politiques néolibérales, conjuguant privatisation et programmes sociaux.

pour le marché tout en vendant une image de ville progressiste face au changement climatique (Felli, 2016, p. 15-16).

2.2.4. Vers une dépolitisation des débats

Finalement, l'urbanisme et les politiques urbaines au XXI^e siècle sont interrogées sur leurs capacités à produire des espaces de débat et à accepter la discorde dans les processus de discussion et de décision. « L'urbanisme post-politique » (Swyngedouw, 2009, p. 605)⁶³, accompagne la mise en œuvre de politiques néolibérales en favorisant la recherche de consensus élaborés au moyen de « mesures techno-managériales consensuelles » et d'un « langage commun et consensuel de créativité concurrentielle, de flexibilité, d'efficacité, d'entrepreneuriat étatique, de partenariats stratégiques, d'avantages collaboratifs » (Fezer et Görlich, 2017, p. 212-215). L'urbanisme « post-politique » caractérise alors « les modes de gouvernement dans lesquels la politique n'est plus considérée comme un champ de luttes (légitimes) entre différents groupes d'intérêts, mais vise au contraire la seule production d'un consensus » (Holm *et al.*, 2017).

L'urbanisme néolibéral est régulationniste. Ses objectifs découlent de la pensée du *statu quo* profitable aux logiques de marché dont l'emprise augmente dans l'espace urbain et dont les États sont les gestionnaires. En modelant la ville pour favoriser la circulation et l'accumulation des capitaux financiers, la « ville entrepreneuriale » (Harvey, 2014) promue par l'urbanisme néolibéral, affaiblit la capacité d'un corps social et politique collectif à se former et s'organiser. La ville guidée par « l'éthique néolibérale » ne serait plus apte à faire émerger des mouvements sociaux progressistes (Harvey, 2011, p. 22-23) car l'accent est mis sur des lieux hyper entropiques qui s'adosent à des artefacts culturels et mercantiles. Les projets urbains et métropolitains soutiennent la ville du consensus grâce à la participation et à une mise sous cloche du dissensus et du débat propice à la construction d'un véritable corps politique vivant en court-circuitant les « institutions politiques de la démocratie libérale » (Pinson, 2020, p. 107). La fragmentation des expériences individuelles et la dissolution des corps politiques sont appuyées par des politiques urbaines pour qui la démobilisation politique est un indicateur et une preuve d'approbation.

⁶³ Voir également les travaux de Slavoj Žižek et Jacques Rancière sur le régime post-politique.

La progression des intérêts privés dans les strates de la vie sociale urbaine « dissimule des inégalités de traitement au sein des villes, puisque les entreprises acceptent plus facilement les concessions dans les secteurs ou les territoires urbains les plus rentables, sauf forte volonté et capacité de négociation des États ou des villes » (Dorier, 2018). Ces derniers, fragilisés par la place grandissante des acteurs privés ont en réalité peu de moyen ou d'ambition pour assurer un traitement plus égalitaire et équitable. La dépolitisation n'est, par conséquent, qu'apparente et le désengagement, idéologique, est assumé par les élites politiques qui bénéficient de ce déséquilibre à court-terme.

La (dé)construction du corps social par les politiques urbaines néolibérales et les intérêts qu'elles poursuivent soulèvent la question de la place de la société comme espace et instance de débat dans une ville pensée par ses aspects économiques et techniques.

De l'accumulation du capital financier à la création et à la gestion d'espaces vecteurs de la circulation des capitaux (*business districts*, espaces marchands et dédouanés), l'urbanisme contribue à un régime politique et économique de domination (Harvey, 2011). La ville néolibérale bénéficie ainsi d'une « gouvernance qui se préoccupe de surveiller, contrôler et accentuer les impératifs d'une économie de marché néolibérale et mondialement connectée [...] qui évacue le véritable politique – c'est-à-dire l'encouragement du désaccord au moyen d'espaces symboliques et matériels construits pour les rencontres et les échanges publics discordants – pour finalement miner les fondations mêmes d'une cité politique » (Swyngedouw, 2017, p. 211; 212-213). Débarrassée du conflit et du dissensus l'urbanisme post-politique serait donc par essence a-utopique, incapable de produire et de stimuler des démarches critiques susceptibles de concevoir et d'expérimenter des « visions divergentes, conflictuelles et alternatives du futur de la ville » (Swyngedouw, 2007b, p. 66).

2.3. L'urbanisme durable en (mauvais) exemple

La dépolitisation de l'urbanisme par une technicisation du débat et des savoirs est illustrée par l'urbanisme durable. La critique majeure qui lui est portée est son conservatisme maquillé en révolution. En effet, depuis le rapport Brundtland en 1987, le développement durable ne vise pas à renverser la table et, selon Peter Marcuse, il est devenu une façon de perpétuer le capitalisme en l'aménageant (Debizet et Godier, 2015, p. 152). Autrement dit, le développement durable, adossé à un capitalisme vert, diffuse « une croyance en son potentiel » et semble être

« une mutation du capitalisme pour assurer sa pérennité » (Beaurain et Andrieu, 2016; Tommasi et Boyer, 2018). Les exemples de villes durables illustrent les façons dont la recherche de consensus participe à la dépolitisation des débats par une évacuation du fait politique et des enjeux sociétaux et par l'élaboration d'une image de la nature « ontologiquement stable et harmonieuse ». Sous couvert d'un consensus moral, elle « évacue le "politique" des débats sur la gestion de la nature » (Swyngedouw, 2007a, p. 23). La conception des projets ne permet pas l'expression de conflit. Elle privilégie une ligne médiane ou basse alignée sur le plus petit dénominateur commun défini par des indicateurs techniques peu pertinents pour promouvoir une vision globale d'un urbanisme durable ambitieux. Elle conduit irrémédiablement à une production déracinée de tout potentiel novateur et transcendant, apte à renouveler la pensée urbanistique. Elle favorise aussi un conservatisme aseptisé et libéral (Beaurain et Andrieu, 2016).

Pourtant, la ville durable pourrait être une « large scène pour l'imagination » avec une « volonté radicale de penser au-delà de l'horizon du capitalisme néolibéral » (Davis, 2010), une démarche utopique, capable de renouveler et de transcender les horizons de l'urbanisme en se démarquant des injonctions technicistes et normatives du néolibéralisme. Par conséquent, l'urbanisme durable est critiqué de deux manières : d'une part la recherche de solution et de réalisme au cœur des théories sur la ville durable l'écartent d'un potentiel transformateur ; d'autre part la place grandissante des savoirs techniques favorise la dépolitisation de sa mise en œuvre.

2.3.1. Une « utopie réaliste »

L'urbanisme durable est à la recherche de « réalisme utopique ». Dans les années 1990 Antony Giddens définit le réalisme utopique comme le fait de déterminer un ensemble d'idéaux consensuels pour renouer avec l'idée de progrès, mesurable et quantifiable. Pour cela il fait appel au registre des « utopies individuelles », seule ouverture face à une société impossible à changer. Daniel Innerarity préfère la figure de « l'utopie sectorielle ». Selon lui, les grands récits qui embrassent la totalité du monde laissent place à « une myriade de scénarios sectoriels [...] qui laissent ouvert l'éventail des futurs possibles sans chercher à conduire à marche forcée des citoyens transformés en adeptes vers un avenir en particulier » ; en d'autres termes « les utopies raisonnables actuelles permettent à tous les possibles de se réaliser sans en exclure aucun » en s'appuyant sur leur « faisabilité » (Innerarity, 2015). Alors, l'utopie faisable de la ville durable ne doit pas être « totale » (Mannheim, 1956) au risque d'apparaître inatteignable et doit s'accommoder avec d'autres utopies concurrentes et des conservatismes. Les régimes politiques

autoritaires et totalitaires du XX^e siècle agissent là en épouvantails. Leurs tentatives de transformations sociales, politiques et économiques à marche forcée vers des sociétés idéales ont compromis les récits utopiques en les augmentant d'un risque d'excès et d'aveuglement. Les projets et les programmes « réalistes » et raisonnables apparaissent dès lors plus acceptables.

L'ambition de la mission prospective, en 2008, du Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et l'ADEME⁶⁴ en témoigne. La ville durable est abordée sur son aspect concret et de manière conformiste ; il s'agit d'« explorer des chemins réalistes – acceptables et efficaces – pour aller vers des villes “post-carbone” » (Theys, 2011, p. 128), voire de montrer que la ville durable est « rentable » (Masbounji, 2008). La ville durable est brandie en réponse aux pollutions et aux dérèglements générés et subits par les villes existantes mais ne remet pas en question les pratiques et les mécanismes de production et de conception des villes plus généraux. En retour, elle favorise la croissance urbaine en trouvant des façons de limiter certains effets néfastes des environnements urbains (îlots de chaleur, pollution, imperméabilisation des sols) (Tommasi et Boyer, 2018).

« L'enjeu sociétal est de “rendre désirable le développement durable”⁶⁵, de démontrer concrètement qu'une réorientation du modèle de développement urbain est socialement, économiquement et écologiquement viable tout en consolidant son potentiel de progrès. »
(Uhaldeborde, 2017, p. 10)

La recherche conduite par les grandes institutions publiques favorise une voie consensuelle et adaptée aux processus existants. L'unanimité qui caractérise l'engagement dans des politiques de développement durable dissimule la complexité du réel au risque d'une solution universelle (Lascoumes, 2002) et aux dépens d'une posture intellectuelle et disciplinaire plus proche d'enjeux locaux. Par ailleurs, l'idée que les contraintes structurelles de la production de la ville au XXI^e siècle dépassent les enjeux circonscrits localement (politique urbaine et sociale d'une ville, politique énergétique, agricole d'un pays) condamne toute ambition critique et transcendante à limiter le spectre des possibles et à adopter un raisonnement hypothétique qui estime les contraintes extérieures indépassables.

⁶⁴ Agence de la transition écologique, anciennement Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (établissement public).

⁶⁵ HAËNTJENS Jean (2008), *Le pouvoir des villes*, La Tour d'Aigues, Éditions de L'Aube.

2.3.2. Un urbanisme technique

Bien qu'historiquement et politiquement fondé, l'urbanisme durable a perdu de sa substance politique et sociale et se réduit à la transformation des normes (Emelianoff, 2007; Hamman *et al.*, 2015), sans grand souci démocratique (Levy, 2005). On peut légitimement se demander « quelle est la pensée politique à l'œuvre derrière ces améliorations qu'on nous propose » (Koolhaas, 2017, p. 231) ?

Le transfert de modèles de ville durable entre territoires (Barthel, 2014) interroge la pertinence de pratiques standardisées et normalisées, adossées à des indicateurs génériques parfois peu adaptés aux contextes locaux. Le phénomène des « villes nouvelles écologiques » s'accompagne de la diffusion d'un vocabulaire globalisé pour les caractériser (Cugurullo, 2016), et n'est qu'une simple opportunité promotionnelle qui ne modifie pas les pratiques réelles et les choix urbanistiques :

« Le développement durable ne résoudrait pas la “crise” et serait une nouvelle forme de la pratique planificatrice, typique des modes d'action de la technobureaucratie. L'environnement constituerait une nouvelle justification de la planification et la durabilité participerait d'une relégitimation de la technostructure. » (Toussaint et Vareilles, 2006)

Les impératifs des marchés économiques restent les principales variables des prises de décisions, et ils opérationnalisent les savoirs de la durabilité sur des aspects techniques, quantifiables et paramétrables :

« Il y a beaucoup de gens qui s'intéressent au mouvement de la ville durable aujourd'hui, ce qui veut dire que chacun d'entre eux identifie un nombre considérable de cataclysmes qu'eux seuls peuvent prévenir. Les effets des changements climatiques, le vieillissement de la population et des infrastructures, l'approvisionnement en eau et en énergie – la *smart city*, nous promet-on aura la solution à tous ces problèmes. Des scénarios apocalyptiques sont envisagés, et leurs conséquences grandement atténuées, en installant tout simplement des détecteurs. » (Koolhaas, 2017, p. 229)

Le phénomène des « écoquartiers » en Europe témoigne en partie de l'approche sectorielle et fragmentée de la durabilité en urbanisme, réduite à des enjeux techniques, peu intégrée à une compréhension plus générale (Béal *et al.*, 2011) et qui échoue à transposer les injonctions institutionnelles sur le terrain (Bernié-Boissard et Chevalier, 2011) ; de plus, les acteurs de la conception, malgré leurs savoirs professionnels, voient leur pouvoir d'action diminué et limité à des aspects techniques (Adam, 2017). À ce titre, le glissement vers une approche processuelle

du projet est largement documentée (Grudet, 2015, p. 24), et l'évolution managériale des processus d'acteurs a permis d'expliquer cette transformation (Bourdin et Idt, 2016).

Pour Laurence Crot, si l'urbanisme durable peut être mobilisé par autant de régimes politiques différents dans la construction de leurs villes, cela indique non seulement que la dimension politique n'est pas déterminante et structurante dans la conception spatiale et sociale des projets (2013) ; mais les « *new eco cities* » et les « projets urbains durables » participent tout particulièrement à asseoir des usages urbains élitistes (Cugurullo, 2016, p. 2). La durabilité est donc l'apanage de multiples régimes politiques et s'écarte du récit des principes initialement associés à la démocratie (administration transparence, participation citoyenne...) et originellement opposés au régime communiste, autoritaire et perçu comme intrinsèquement destructeur pour l'environnement (Crot, 2013, p. 2809-2810).

La ville durable est au cœur des critiques qui cherchent à comprendre comment s'organise la pensée sur la ville aujourd'hui. Elle a pu dans un premier temps porter l'espoir de renouveler les consciences sur les moyens et les objectifs de la production des villes mais elle est stigmatisée pour sa stérilité intellectuelle et critique. Bien que l'urbanisme durable revendique une capacité à changer les modes de vies, il « peine pourtant, pour nombre d'observateurs, à démontrer sa portée transformatrice des modes de pensée et d'agir » (Faburel, 2015, p. 152). Envisager sa seule capacité à ne pas détériorer l'environnement des générations futures est quelque peu réducteur et peu ambitieux et reflète son « éloquence improductive » (Lascombes, 2002).

La ville moderne n'est pas remise en cause dans ses fondements, qu'ils soient utilitaristes, fonctionnalistes ou productivistes, elle est simplement déclinée sous une forme adaptée aux tendances actuelles, la durabilité. Le potentiel utopique de la ville durable est limité « de telle sorte que la ville moderne capitaliste non durable se transforme en ville (post-) moderne (néo-) capitaliste (un peu plus) durable » (Beaurain et Andrieu, 2016).

2.4. Planification urbaine stratégique et prospective au service de la compétitivité

Dès la fin du XX^e siècle, la planification est passée du statut d'un simple outil de programmation à un outil stratégique permettant surtout de jouer des coudes dans la compétition urbaine grâce à la prospective pour anticiper et prévoir ce qui devrait ou pourrait advenir. La planification

stratégique et la prospective sont au cœur des discours des concepteurs et des responsables politiques qui orientent leurs actions et leurs décisions à l'aune d'une pensée informée par des projections de données et l'évaluation de dynamiques à long terme.

2.4.1. Définitions et usages de la planification stratégique

Olivier Roy-Baillargeon remonte aux années 1960 pour trouver l'origine du terme ou même de la démarche, hors du champ de la production de l'espace urbain, et définir la planification stratégique :

« Elle procède en évaluant les occasions et les menaces de l'environnement d'intervention ; en sélectionnant des enjeux-clés ; en divisant les finalités et les buts recherchés en objectifs ; en déterminant des cibles générales ; en évaluant les forces, les faiblesses, les coûts, les bénéfices et les impacts des orientations envisagées ; en développant des buts, des objectifs et des stratégies ; en produisant un plan de mise en œuvre ; et en assurant son suivi pour évaluer l'atteinte des objectifs, mettre à jour le plan et réviser les priorités. » (Roy-Baillargeon, 2016, p. 2-3)

Dans le cadre d'une application spatiale et territoriale, Louis Albrechts la définit ainsi :

« Un processus socio-spatial transformateur et fédérateur, (de préférence) dirigé par le secteur public, par lequel est produite une vision, des actions cohérentes et des moyens de mise en œuvre qui façonnent et encadrent ce qu'est et pourrait devenir un lieu. » (Albrechts, 2006)

Elle ne cherche pas à transformer l'ordre du monde, dit-il, mais elle est une « méthode pour créer et piloter une (série) de meilleur(s) futur(s) pour un territoire autour de valeurs communes » (Albrechts, 2006, p. 1491). Elle succède au *masterplan* en dépassant sa principale limite, sa rigidité, et en incluant une pensée de long-terme dans la conception (UN-Habitat, 2009, p. 15).

Quel est donc l'usage fait de la planification stratégique par les acteurs, et que fait-elle à l'urbanisme au XXI^e siècle ? Dans leur étude sur la « globalisation », à Sydney, Tom Baker et Kristian Ruming montrent que la production du plan urbain stratégique n'est pas que celle d'un récit peuplé d'imaginaire qui serait ensuite traduit dans l'espace et le territoire, mais qu'elle exprime la création de possibilités d'actions dans une direction donnée (Baker et Ruming, 2015). La planification stratégique serait une façon d'exprimer une vision du futur, « d'élaborer une vision commune » qui passe par la spatialisation et la territorialisation des enjeux urbains, « un moment privilégié pour exprimer [la] "résolution territoriale" des problèmes » (Demazière et Desjardins, 2016, p. 2-3). Elle servirait à « prédire l'avenir » (Roy-Baillargeon, 2016, p. 10) malgré

sa peine à s'affranchir des catégories préétablies ou imposées (Roy-Baillargeon, 2016, p. 6). En ce sens, elle mobilise des ensembles d'outils et de procédures dont l'usage et la réussite dépendent du contexte tout autant que des conditions de sa mise en œuvre pour être opérationnelle (Albrechts, 2006, p. 1492; voir aussi Robinson, 2011b).

La planification stratégique est périodiquement un enjeu de la recherche urbaine lorsqu'elle est mobilisée par les acteurs de l'urbanisme et des politiques urbaines comme le font remarquer Christophe Demazière et Xavier Desjardins en 2016, et avant eux François Ascher en 1991 (Demazière et Desjardins, 2016, p. 2). En réalité elle est souvent critiquée pour son inertie. La planification stratégique souffrirait d'une rapide obsolescence, voire d'un potentiel effet délétère sur les villes (Masboungi, 2002) lorsqu'elle ouvre trop grand la porte aux intérêts privés ou qu'elle brise la vie sociale dans des quartiers en imposant des mutations brutales (Lin et De Meulder, 2012, p. 381).

Lorsqu'elle est adaptable et que ses priorités sont réactualisées « en continu » (Roy-Baillargeon, 2016, p. 3), la planification stratégique trouve une place de choix dans des contextes de plus en plus complexes qui requièrent de nouvelles approches pour traiter des défis inédits et identifier les opportunités (Lin et De Meulder, 2012, p. 384; UN-Habitat, 2009, p. vi) au contraire d'une époque stable révolue (Arab, 2018, p. 221). La planification stratégique fait notamment « appel à de nouvelles institutions de gouvernance et, dans la longue tradition de l'aménagement du territoire, elle appelle à une approche globale et intégrée » (Friedmann, 2004, p. 52-53). On peut cependant questionner son caractère « nécessairement » long-termiste puisqu'elle est amenée à s'adapter et à « remodeler le futur imaginé » en fonction de nouvelles conditions d'action, qui incrémentent la prise de décision, et qui dirigent la planification vers des formes itératives de production (Friedmann, 2004, p. 52-54; Roy-Baillargeon, 2016). Les actions et objectifs planifiés sont ainsi rarement exécutés en l'état. À partir de ce constat John Friedmann émet l'hypothèse que la planification stratégique et sa publicité ont avant tout un rôle politique pour les institutions qui la produisent.

2.4.2. Ce que peut la prospective

Penser le futur aujourd'hui se résume majoritairement à une prospective⁶⁶ qui cherche à prévoir et à anticiper ce qui va advenir pour agir. Si la planification stratégique nécessite une constante adaptation, au risque de prendre du retard sur l'évolution des priorités, la prospective propose d'anticiper les conditions futures pour s'assurer d'avoir une longueur d'avance sur les évolutions futures. Cette volonté d'anticiper les conditions futures pour agir en conséquence par avance s'apparente à la stratégie de l'ouvrier qui remonte sa chaîne de production. Plutôt que d'attendre qu'elle avance⁶⁷, il la remonte en travaillant plus vite que le rythme de la production imposé afin de s'octroyer à terme un répit. L'ouvrier, évalué à sa production, voire à sa productivité, s'organise ainsi pour rester suffisamment productif et garder son emploi, tout en ajustant son effort dans le temps. Les décideurs et concepteurs en urbanisme trouvent dans la prospective le moyen de s'assurer une place compétitive et un avantage qui les qualifie sur la scène internationale tout en rentabilisant leurs ressources à moyen et long terme. Utilisée en urbanisme⁶⁸, largement revendiquée par les autorités publiques et leurs partenaires⁶⁹, elle doit servir à prévoir les événements à venir les plus plausibles, à discuter des bons et des mauvais choix et de leurs conséquences, à choisir une voie selon la marche des choses observée, d'agir en anticipation pour contrer un effet négatif ou provoquer un effet bénéfique. Elle doit servir à mieux planifier. L'usage de la prospective par de nombreux acteurs publics et privés manifeste une volonté de montrer que l'on agit en précaution et que l'on est proactif, voire pré-actif, face à l'événement plutôt que de se positionner en réaction :

« Depuis le milieu des années 1980, les pratiques d'anticipation ont connu un regain certain dans les villes européennes. Les villes qui bénéficient d'un certain crédit dans les réseaux d'experts et

⁶⁶ « Planification et prospective urbaine : "ensemble des activités (études, prévisions socioéconomiques, programmation, désignation de réserves foncières) consistant à prévoir, représenter et planifier le développement d'une agglomération urbaine. Le degré de précision géographique et de contrainte juridique des documents de planification est souvent moindre que celui des documents d'urbanisme opérationnel et réglementaire." » (Pinson, 2009, p. 11)

⁶⁷ LINHART Robert (1981), *L'établi*, Paris, Minuit.

⁶⁸ Voir par exemple OUVARD Pauline (2016), *Le nouvel esprit de l'urbanisme, entre scènes et coulisses : une ethnographie de la fabrique du territoire de Saint-Nazaire à Nantes*, Thèse de doctorat, Université Bretagne Loire.

⁶⁹ Comme le « Club ville-aménagement [qui] veut contribuer à la connaissance de grandes tendances sociales, souvent relayées par le marché, qui influenceront de manière décisive sur le devenir des villes. » (BÉRARD Éric (2004), « La prospective des modes de vie au service de l'aménagement », p.7)

les élus urbains sont celles qui au cours des deux dernières décennies ont su redonner leurs lettres de noblesse à la planification et à l'urbanisme. » (Pinson, 2009, p. 155)

La prospective est ainsi embarquée comme outil pour aider à la décision lors de la conception, elle est « convoquée lorsque la situation est suffisamment incertaine pour que l'on se pose la question de l'avenir des territoires et de ses acteurs » (Cordobes, 2010, p. 11).

Elle s'appuie sur plusieurs outils pour extrapoler à partir du présent ce que sera le futur, dans l'optique d'en tirer des enseignements pour planifier : des études statistiques ; des protocoles d'action issus de processus opérationnels éprouvés ; outils sur lesquels sont fondés des scénarios d'évolution et la planification de projets stratégiques. La prospective est « amenée à analyser la situation territoriale, à imaginer ses futurs possibles, à identifier les enjeux cruciaux pour son avenir et à concevoir les actions qu'il faudra déployer pour assurer un développement soutenable et désiré » (Cordobes, 2010, p. 12). Elle s'est muée « depuis sa création dans les années 1950 [en] une succession formalisée d'étapes, un enchaînement de processus, la gestion de ressources temporelles, financières, informationnelles, humaines, [qui servent] la réalisation de tâches variées qui aboutissent à des livrables intermédiaires et finaux » (Cordobes, 2010, p. 13).

La démarche prospective semble une sage façon d'agir qui cible l'action adéquate, calibrée par rapport à un futur probable avec des moyens d'action maîtrisés, et des savoirs techniques certifiés. Partant de faits tangibles, elle organise un discours réflexif, jugé nécessaire. Elle suppose donc une sélection préalable de faits et de postulats qui justifient d'y avoir recours et qui guident ses choix.

2.4.3. Acteurs de la prospective et paradoxe

Les grands réseaux internationaux d'experts, les ONG, les *think-tanks*, et les conseillers politiques font de la prospective un de leurs outils principaux. « Nouveaux oracles de Delphes », ils révèlent une façon particulière et paradoxale d'imaginer le futur : d'abord parce qu'il serait un « prolongement du présent » alors même que l'histoire n'est pas linéaire ; ensuite, parce que la prospective produit des discours consensuels dans un monde pourtant diversifié ; encore, parce qu'elle prononce des prophéties autoréalisatrices puisque ceux qui les annoncent possèdent un statut d'autorité qui provoque la conformation aux idées énoncées ; et enfin, parce qu'elle est toujours vague et incertaine, se contentant de propositions approximatives, et conduit à interpréter tout événement non anticipé comme d'autant plus surprenant

(Colonomos, 2015, p. 46-49). Cette politique des Oracles, formulée par des réseaux mondiaux d'experts, par des intellectuels, par des universitaires, produit une analyse « objective » des espaces urbains, un « espace de circulation des savoirs » (Robinson, 2011b) et un « urbanisme mobile » (McCann et Ward, 2011). Elle popularise une « boîte à outils mondiale qui met la priorité sur la création d'un environnement construit iconique [qui modèle] un master plan international, uniforme et homogène [sic] » (Sklair, 2010). La planification stratégique et la prospective urbaine sont confiées par les villes à un petit nombre de consultants privés (entreprises de conseil en architecture, urbanisme, ingénierie). Grands groupes internationalisés, cités en références dans leur domaine d'expertise, leur regroupement est connu sous le nom de « Global Intelligence Corp » (GIC)⁷⁰. Ils composent la part privée des acteurs de la planification stratégique, une démarche qui souvent associe l'État (public) et la représentation civile privée (Lin et De Meulder, 2012, p. 381), contrairement aux planifications territoriales keynésiennes d'après-guerre initiées par des États centraux puissants. Le profil de ces firmes se diversifie grâce à l'arrivée de groupes libanais et singapouriens, et il dépasse désormais la domination des seuls pays occidentaux ; même si ceux-ci restent minoritaires et peu attachés à des thématiques contemporaines comme la ville durable ou intelligente (Rapoport, 2015, p. 111). Ils sont plutôt actifs dans des villes et des pays en développement sur le thème de la ville « d'affaires ». Étant donné les paradoxes soulevés par la pratique de la prospective et le petit nombre d'acteurs qui la produisent, la prospective pratiquée en urbanisme et encadrée par les *think-tanks*, les organismes publics, para-publics, ou les entreprises privées peut-elle prétendre à renouveler et transformer la pensée sur la ville et la production de la ville pour le futur au XXI^e siècle ?

2.4.4. Outils pour l'élaboration de futurs consensuels

La production de discours sur le futur qui privilégie des représentations consensuelles car, tout simplement, les acteurs de la ville, interdépendants, doivent agir de concert. Le thème de la ville durable le montre, la convergence des modes d'action et d'objectifs multiples favorise un nivellement des ambitions vers des positions fédératrices. Les représentations du futur et les scénarios tracés ne déplacent pas les normes et incitent à la prudence, nuisant alors à la

⁷⁰ « Très petit nombre de cabinets d'architecture et d'urbanisme d'élite qui aspirent à des commandes prestigieuses dans des villes du monde entier » (Rapoport, 2015, p. 111).

possibilité de réels changements des modes d'agir. Ils sont contraints par les forces économiques et politiques en présence⁷¹ qui orientent les évolutions futures.

Les études prospectives s'appuient sur des analyses des villes au prisme de données quantitatives et qualitatives : leurs performances économiques et écologiques, leur histoire sociale et spatiale ; mais aussi leurs défauts et leurs scories spatiales, sociales, fonctionnelles, économiques ou encore politiques. Les thématiques privilégiées mettent en lumière des façons de problématiser l'idée de la ville idéale et de sa fabrication qui apparaît en creux dans l'éventail des données récoltées, cartographiées et quantifiées :

« Le modèle intellectuellement construit d'un futur possible est une action consciente, intentionnelle et continue visant à représenter des valeurs et des significations pour le futur. »
(Réponse de Louis Albrecht à Friedmann, 2004, p. 63)

Si elle veut « éclairer solidement [l]es choix » qui s'offrent aux décideurs qui sculpteront « l'avenir des villes » (Uhaldeborde, 2017, p. 20), la prospective verrouille en réalité ces choix en amont. Les manières même de faire de la prospective conditionnent le registre des réponses apportées par les concepteurs ainsi que les thèmes et les enjeux que les responsables politiques manient dans leurs discours sur l'avenir de la ville. L'enjeu d'une approche critique de la prospective n'est pas de dévoiler sa nature politique mais de dénoncer un déguisement scientifique des données à partir des études démographiques, d'analyse de faits, de l'identification de schémas de développement économique, ou de risques environnementaux. Ces données ne sont pas neutres, mais produites dans un cadre de référence qui ne dit pas son nom, par exemple celui des risques et des opportunités, des forces et des faiblesses, de l'agilité et de la résilience, de l'implication du secteur privé dans l'aménagement urbain et du déclin des États.

La prospective, *via* l'exercice du scénario, trace des chemins possibles et peut en tracer plusieurs, mais ne peut tracer tous les chemins. Le scénario formule un récit chronologique qui présente un déroulé des évolutions et des actions dans le temps, le plus souvent en cherchant à être « porteurs de visions du futur, contrastés, innovants, attrayants, réalistes et crédibles » (Vidalenc *et al.*, 2013, p. 182). La prospective peut alors guider deux approches scénaristiques :

⁷¹ Dans les années 1970, les États-Unis lancent un programme d'autonomie énergétique avec des études de planification et de perspectives avec l'aide de futurologues, « mais alors que les futurologues devraient recommander une réduction massive des émissions de gaz carbonique, ils constatent que le poids de l'industrie pétrolière rend cette option impraticable » (Felli, 2016, p. 59).

la « prospective exploratoire » approfondit « les conséquences de différentes hypothèses » ; et la « prospective normative » dessine des « chemins possibles » pour atteindre un objectif particulier (Vidalenc *et al.*, 2013, p. 182). L'usage répandu de la prospective pour tracer la ligne du choix médian remet en question les possibilités de « faire un pas de côté » voire, d'aller « contre » et de renverser la vapeur.

2.4.5. Trois scénarios prospectifs

L'équipe *Strategic Foresight* et le *Global Agenda Council on the Future of Government* du Forum économique mondial imaginent en 2014 trois scénarios d'évolution des régimes politiques pensés en miroir avec une évolution des espaces et modes de vie d'ici à 2050 sur le mode de la caricature⁷². Les scénarios jouent du lien fondamental tissé entre structure socio-politique, espace bâti et aménagement territorial, et présentent trois possibilités : indépendance des villes, hyper-connexion, repli libertarien. Dans chaque cas, les formes spatiale et territoriale deviennent la condition d'existence ou le reflet des régimes politiques imaginés.

Un premier scénario dépeint une prise d'indépendance des villes au détriment des États, qui deviennent ainsi des cités-états interconnectées et rayonnantes (Figure 7). Ce scénario, « *City State* », illustre un régime ultra-libéral proche du mouvement minarchiste et du modèle de la « méta-utopie »⁷³ dans lequel chaque cité-état est indépendante des autres et peut offrir une alternative politique, économique, législative ou encore morale différente des autres. Les citoyens peuvent alors s'y affilier librement. La tension réciproque entre indépendance et interconnexion des centres urbains est au cœur de l'équilibre de cette forme socio-spatiale.

Un deuxième scénario (« *e1984* ») propose une évolution basée sur la prééminence des données numériques dans la vie quotidienne qui façonnent les relations sociales et politiques. La « sécurité collective » est privilégiée au droit à la vie privée. Les logiques spatiales se prolongent dans le réseau informatique et numérique qui reproduit les caractéristiques des relations géopolitiques des États.

⁷² Le Forum Économique Mondial se réunit à Davos annuellement et forme des groupes de travail actifs toute l'année pour produire des rapports afin d'orienter les décisions des dirigeants qui sont à leur écoute. Rapport « *Future of Government. Smart Toolbox* », présentation des scénarios (WEF, 2014, p. 72-80).

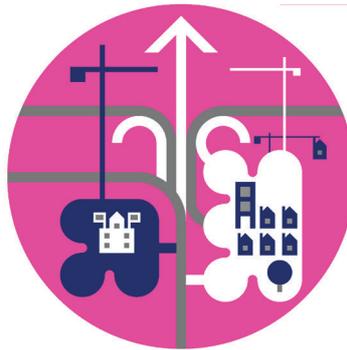
⁷³ Concepts issus des mouvements libertariens. Voir Robert Nozick, Ayn Rand ou la théorie de justice selon John Rawls.

Welcome to the future of Government CityState

CityState is a world in which authority is decentralized to the city level and pragmatism trumps idealism in addressing collective issues.

How did we get here? Urbanization leads to the growth in the number of cities and their size and consolidation. The scale of cities means they can innovate and get things done more easily, which raises their relevance and power vis-à-vis national governments. This is the time of the mayor, who now has political star power.

Strong urban rural divide: Cities and city states become the main centres of political power, given economic interdependence and shared values among people.



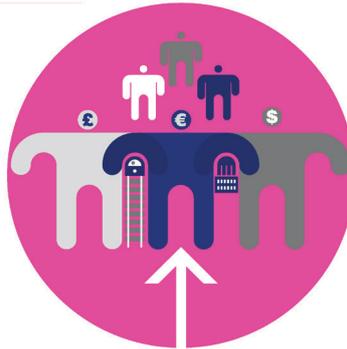
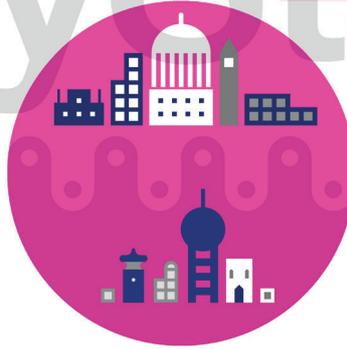
Connections are made between cities into mega-corridors: The consolidation of cities into mega-corridors, which span national and state borders has also led to more autonomous city states. Government has decentralized from national to local authorities with most of these located in the growing number of cities.



CityState



Wide diversity of political systems across cities: Citizens identify more strongly with the cities they live in, which provide them with a sense of belonging, rather than concepts such as nation states.



Cities collaborate on local problems: Cities, rather than nations, are centres of innovation as the scale of policymaking and service delivery allows for rapid and responsive change. Collaboration between cities and mega regions on policies and best practices also shapes selected global issues.

What could you be asking yourself in CityState?
 How can cities best promote policy and governance innovation?
 Is this world prone to conflict? Is global collective action still possible and, if so, how?
 What becomes of national and regional political constructs?
 What are the consequences of rising charisma and personality politics?
 What will be the impact of migration and how will it be managed?

Setting the Scene
 The focus was to reimagine a different way. The World Economic Forum's Strategic Thought Leaders and the Global Agenda Council on the Future of Government have developed these scenarios as one of the world's governance could evolve by 2050. The scenarios aim to support strategic dialogue on the government's role in shaping collective governance systems of the future.

Through its Strategic Foresight activities, the World Economic Forum aims to support stakeholders in better understanding and addressing the complex problems and challenges that societies are increasingly facing. wef.ch/foresight

The World Economic Forum's Global Agenda Council on the Future of Government consists of 15 of the most innovative experts and leading practitioners considering the new demands, new opportunities and a fast-changing mix of new technologies that have brought governments around the world. wef.ch/futgov

wef.ch/futgov

Figure 7 - Poster d'illustration du scénario « City State ». Crédits : Studio Blackburn pour le Forum économique mondial. Source : World Economic Forum (WEF, 2014, p. 72-80)

Un troisième scénario, celui de la « Gated Community », se rapproche de celui des cités-états. Chaque individu choisit la communauté qu'il souhaite rejoindre et paye pour les services dont il veut bénéficier, un système renvoyant aux formes politico-spatiales plébiscitées par les

libertariens. Il fait ouvertement référence aux actuelles *gated communities*, zones résidentielles closes dans lesquelles des règles spécifiques s'appliquent pour créer des environnements sur mesure pour différents types d'habitants autour de thématiques sécuritaires, identitaires ou simplement communautaires. Dans ce scénario, la forme spatiale, isolée et fermée, est déterminante.

CHAPITRE 3

Recherches sur la ville et l'urbanisme au XXI^e siècle

Caractériser l'urbanisme au XXI^e siècle implique différentes façons de questionner les projets et les pratiques. Dans les recherches actuelles, quatre types de questions éclairent l'évolution des pratiques et de la discipline : d'abord des réflexions théoriques se focalisent sur la dimension critique de la discipline qui s'étiolerait, faute d'un renouvellement des concepts et des pratiques ; ensuite des recherches s'intéressent à comparer et à classer des villes et des projets urbains en fonction de leur morphologie ou des intentions qui soutiennent leur développement ; puis un champ d'étude s'intéresse aux récits sur la ville et leur médiatisation ; enfin des recherches ciblent les enjeux socio-politiques par l'étude des rapports des habitants et des citoyens à l'aménagement urbain, à la ville et à l'urbanité.

3.1. Observer une discipline en crise

Une partie de la littérature prête attention au devenir de la discipline et questionne la capacité des acteurs de l'urbanisme à adopter une position réflexive sur les pratiques et leurs effets ; une situation inquiétante pour la reconnaissance des métiers de la conception spatiale et urbaine. Alain Bourdin constate, suite à l'observation des projets des grandes métropoles françaises (2015), qu'une importance accrue doit être donnée à la théorisation des questions urbaines afin d'être en capacité de renouveler l'idée de la ville. La discipline serait victime d'un « endormissement de l'urbanisme comme savoir » souligné par trois problèmes principaux : la prééminence des réflexions en termes de « bonnes pratiques » révélatrice de « savoirs [...] faiblement structurés » qui mobilisent des « techniques venues de l'extérieur » sans s'interroger sur leur pertinence et leur adéquation au contexte ; des pensées doctrinaires qui agrègent « des connaissances, des croyances et images floues dans leurs limites et leurs contenus » et ne soulèvent plus la question de ce qu'est l'essence d'une « bonne ville » ; un affaiblissement de la dimension critique (performative ou théorique) de l'urbanisme révélé par le constat que la « mobilisation de la connaissance scientifique, et plus précisément de la recherche, reste instrumentale et partielle ». Shannon Mattern (2016) note l'apparition d'un urbanisme d'un genre nouveau, « néopositiviste », qui « résout » des « problèmes » au regard de pratiques observées sur le projet Hudson Yards à New York. Il illustre la pratique d'une discipline qui ne

remet pas en cause l'essence de son action ni les conséquences des projets sur l'espace social et politique de la ville. On retrouve ici le constat d'un affaiblissement doctrinaire de l'urbanisme qui mobilise des connaissances scientifiques pour légitimer ce qu'il fait mais sans y apporter de dimension critique. Mattern rappelle que les projets architecturaux et l'urbanisme ne peuvent être étudiés sans une remise en question de ce qui est défini comme « équitable » ou « efficace ». La production de savoirs doit dépasser les énoncés normatifs et l'usage d'outils, et elle doit interroger leur réelle incidence sur la fabrication de la ville. Entre autres exemples, les dispositifs bardés de capteurs qui informent en temps réel les passants sur les flux de population, la consommation d'énergie, la fréquentation, la température et toutes sortes de comportements et données, affectent le comportement des citoyens. Les données restituées par les machines modifient les comportements et contraignent le libre arbitre des citoyens (Hannah Arendt citée dans Mattern, 2016). L'accent est mis sur la dérive vers un urbanisme réduit à la mise en œuvre d'un espace de contrôle social par l'instrumentalisation des technologies sans « dimension critique » ou incarnation (Bourdin, 2015, p. 7).

Nicolas Douay et Maryvonne Prévot pointent l'affaiblissement doctrinaire de l'urbanisme illustré notamment par la récupération, dans les politiques publiques, d'outils d'action et de revendication initialement développés et utilisés dans un but contestataire. À l'instar de l'urbanisme tactique qui prône l'occupation spontanée de l'espace urbain avec des dispositifs bricolés, à défaut d'en avoir la maîtrise de la production. L'incorporation de ces formes d'expression de rébellion urbaine dans les structures de gouvernance et de politiques urbaines néolibérales permet de mieux les assimiler (kits de végétalisation, conception de mobilier urbain participatif, événements *Parking Day*). Ils éteignent de fait l'ambition transformatrice et/ou déstabilisatrice que l'urbanisme tactique pouvait initialement porter. De tels mouvements caractérisaient « le passage de revendications essentiellement liées aux conditions de travail (le mouvement ouvrier) à des préoccupations post-matérialistes (environnement/cadre de vie) » mais ils deviennent des outils de communication et de promotion contradictoires avec les idées initiales lorsqu'ils sont transposés dans les politiques publiques (Douay et Prévot, 2016).

Pour Jean-Paul Blais (2014) la problématique des « bonnes pratiques » en urbanisme révèle un glissement des « modes de faire » dans les projets d'aménagement. Ils ne questionnent plus l'idée de la « bonne ville » ni la complexité urbaine, architecturale, politique, économique et sociale, inhérente à une production urbanistique. L'urbanisme se trouve réduit à reproduire une « idée qui marche ailleurs » comme le souligne Bourdin. Laurent Matthey montre que l'urbanisme contemporain, en s'appuyant sur le « *storytelling* » est loin de proposer une pensée

doctrinaire qui énoncerait des principes forts et des prescriptions pour l'action. Il se « désubstantialise » (Matthey, 2014b, p. 3). Le *storytelling* accompagne le glissement managérial de l'urbanisme par « une importante production discursive ». Les valeurs censées encadrer les décisions ou les orientations prises sont très souvent « consensuelles et floues » :

« Le registre des valeurs est, dans ce contexte, un puissant agent de mise en intrigue. Il permet d'articuler des propositions disparates. Il produit une consistance projectuelle à ce qui relève parfois d'un simple agrégat de propositions individuelles. » (Matthey, 2014b)

L'urbanisme durable est au cœur des recherches qui interrogent l'urbanisme contemporain et théorisent une crise de la discipline. Il illustre la dépolitisation de l'urbanisme et des politiques urbaines. Une « méta-recherche » sur la ville durable a conclu à « une domination des approches techniciennes et de l'ingénierie, conduisant à une procédurisation de la fabrique urbaine » qui se fait « au détriment d'un débat politique, au sens d'Habermas, de controverses de mises en discussion des enjeux et des valeurs du développement durable » (Roudil et Molina, 2015, p. 236). Elle annonce la crise de l'urbanisme pensé et pratiqué, non pas sur un registre opérationnel technique mais au niveau théorique et doctrinaire, lorsqu'il est réduit à une démarche pragmatique. L'ADEME pointe certes le « défi cognitif [qui demande de] repenser les systèmes de valeurs à mobiliser [et de] changer de paradigme » mais présente aussi la ville durable par une somme de problèmes d'ordre pratique : un défi organisationnel qui implique les aspects institutionnels et politiques au travers d'instruments de gouvernement et de régulation ; un défi économique qui questionne les « modèles d'affaires » et pense la « viabilité des territoires » autour des enjeux socio-économiques et financiers ; et un défi technologique et méthodologique (Roudil et Molina, 2015, p. 237-238).

Naomi Hanakata et Anna Gasco montrent un tournant vers la « stratégisation » de l'urbanisme de projet contemporain par la place grandissante de la compétitivité, moteur et potentiel transformateur de l'urbanisme et de ses pratiques. Elles concluent que les « Grands Projets » sont la mise en œuvre d'images parfaites, et ils deviennent « l'entrée vers la théorisation » et non plus l'application d'une idée (Hanakata et Gasco, 2018, p. 9).

La discipline de l'urbanisme est donc dans une crise qui se manifeste par les béances théoriques dans de nombreux projets urbains. Les pratiques qui en découlent sont analysées au prisme de leurs ressemblances.

3.2. Comparer et classer

La comparaison et le classement de réalisations urbanistiques contemporaines sont une deuxième entrée problématique pour l'analyse des savoirs et des pratiques. Ils mettent en relation les postures des concepteurs et les projets et cherchent à identifier des modèles et des types :

« De telles classifications simplifient certes la réalité, mais mettent de la sorte en exergue les tendances principales. Elles doivent être conçues en fonction d'un critère unique, de manière à remplir deux conditions : exclusivité de chacune des classes et exhaustivité de l'ensemble. »
(Vigour, 2005, p. 114)

Les auteurs multiplient les approches : ils étudient les « façons de mettre en rapport site et programme » (à propos de Fromonot dans Matthey, 2013, p. 224) ; ils cherchent à dresser et à classer les modèles émergents selon leurs caractéristiques et leurs dynamiques financières, institutionnelles et urbanistiques (Mager et Matthey, 2016), voire en interrogeant le rôle des acteurs sur les dynamiques collectives (Molina, 2014) ; ou ils analysent les discours sur les villes idéales au XXI^e siècle (Brenner et Schmid, 2015). Les auteurs s'accordent sur une manière de se représenter les courants en urbanisme qui « ne peut [...] plus prendre pour discriminant des doctrines ou des théories préalables » (Fromonot, 2011, p. 44) mais qui donne une cohérence à la production contemporaine à partir des caractéristiques des projets (Arab, 2018).

Dans une recherche de redondance des pratiques et des manières de faire, Françoise Fromonot (2011) identifie deux attitudes contrastées en urbanisme qu'elle qualifie pour l'une de « quantitative » et pour l'autre d'« alternative ». L'urbanisme quantitatif consiste en « la superposition verticale et l'étalement horizontal, le *downtown* et la *suburbia* » (2011, p. 44) et s'exprime par exemple en Chine. La forme d'« empilement » est mobilisée selon les « nécessités du marché [...] choisi pour l'efficacité de son mode d'organisation et l'image qui lui est associée » (2011, p. 45). À l'urbanisme quantitatif elle oppose un urbanisme alternatif qui comprend trois types : « l'urbanisme de programmation » représenté notamment par les travaux de Rem Koolhaas ; « l'urbanisme de révélation » désigné comme héritier de l'urbanisme humaniste de Patrick Geddes⁷⁴ ou Lewis Mumford ; « l'urbanisme de composition » qui se confond avec « le

⁷⁴ Patrick Geddes défend la place de l'intuition et de la démarche créatrice pour produire non pas « une ville-type de l'avenir mais autant de cités que de cas particuliers » (Choay, 1965, p. 63) car « chaque territoire a ses problèmes climatiques, géographiques, historiques. [...] et] l'urbanisme doit être l'épanouissement de toute la civilisation d'une communauté et d'une époque » (Ragon, 1971, p. 291).

projet urbain à la française » d'Ariella Masboungi (2002). Françoise Fromonot s'inscrit dans la suite de Choay qui « class[e] les grandes tendances idéologiques de l'urbanisme pour en clarifier le sens et en évaluer l'état » (Fromonot, 2011, p. 42).

S'inspirant également de la démarche de Choay, Claire Carriou et Olivier Ratouis (2015) cherchent dans l'urbanisme durable les conditions de l'existence de modèles urbains contemporains en comparant terme à terme progressisme, culturalisme et urbanisme durable. Cependant, face à l'absence de texte « important » qui « se dégage » d'une production par ailleurs foisonnante, la tentative d'énoncer les préceptes de l'urbanisme durable à la manière de ceux du progressisme ou du culturalisme – en articulant des idées sur l'homme, la société et la forme de la ville – échoue. De plus, dans l'urbanisme durable, « l'espace [ne] tient pas le rôle d'outil singulier de changement social comme c'est le cas dans les doctrines culturalistes et progressistes » (Carriou et Ratouis, 2015).

Christophe Mager et Laurent Matthey souhaitent dépasser la sectorisation habituelle des façons de penser l'urbanisme « selon que l'on focalise l'attention sur les nouveaux principes urbanistiques [...], sur les nouvelles modalités de partenariats entre le public et le privé [...] ou sur l'avènement de nouveaux acteurs dans le financement de la production urbaine » (2016). Ils définissent, en croisant dynamiques financières, institutionnelles et urbanistiques, les caractéristiques d'un urbanisme *bling-bling* :

« Une catégorie d'analyse suffisamment vague pour rendre compte des transformations au long cours de la production urbaine [...] qui fait converger de nouveaux principes d'urbanisme, une nouvelle manière de piloter le développement urbain et une nouvelle manière de financer la fabrique au sens le plus littéral de la ville. » (Mager et Matthey, 2016)

Laurent Matthey souligne le tropisme des sciences sociales à « déconstruire des représentations ou des pratiques à l'origine des formes de l'espace » et en retient une façon de « focaliser l'attention sur les façons contemporaines de faire de l'urbanisme » afin d'énoncer les postures qui sous-tendent l'urbanisme genevois. Il s'agit par exemple de « proportionner le territoire à la mesure du corps qui l'arpente, [et] de rétablir un sens du milieu dans la planification ». Matthey participe donc de cette recherche de classification et de typologisation de l'urbanisme – quand bien même il s'intéresse aux « postures » et non aux pratiques – et rejoint les recherches, il les cite, de Françoise Fromonot et de Sébastien Marot (Matthey, 2014c).

Prenant de la hauteur, des auteurs ont sinon cherché à identifier les façons de casser les pratiques en urbanisme selon trois « grands types de formes, de modèles, de systèmes de ville » :

« Le premier les conçoit dans leur fonction de couverture territoriale, le deuxième dans leur fonction de nodalités de réseaux de circulation, le troisième dans leur capacité organique d'évolution et d'adaptation. » (Derycke *et al.*, 1996, p. 122; 138)

Géraldine Molina (2014), par une analyse diachronique de la fabrication de la ville, observe une « standardisation des modes de pensée et d'action » à partir d'une période du « sur mesure » ayant révélé des figures *star* à la base des dynamiques de normalisation. Deux « logiques de normalisation » sont à l'œuvre : la valorisation des « singularités et de l'originalité » autour de « marques de fabrique » incitant les *starchitectes* à uniformiser leur travail ; la construction d'une « représentation de la profession [conduisant] les vedettes du *star system* [à jouer] le rôle de normes et d'étalons » pour « les grands maires bâtisseurs [qui utilisent] le grand architecte-urbaniste et son projet comme des "emblèmes" » (Molina, 2014).

Les typologies et les classements s'abordent également par les manières dont l'idéologie de « l'ère de l'urbain » (« *urban age* ») se diffuse au moyen de « discours de l'ère de l'urbain » (« *urban age discourses* ») (Brenner et Schmid, 2015). La volonté de classer les types d'urbanisme ou d'identifier les règles communes qu'ils partagent repose sur celle de révéler des axes et des dynamiques qui animent l'urbanisme et les politiques urbaines des projets étudiés. Se dégagent des variations qui impliquent des « considérations de fond normatives, méthodologiques et stratégiques ». L'étude des métadiscours de l'ère urbaine révèle « les catégories, les méthodes et la cartographie » de l'urbanisme et de l'urbanisation au XXI^e siècle et nourrit, en retour, une théorie critique de l'urbain et des pratiques (Brenner et Schmid, 2015).

La réflexion sur les modèles, les typologies et les filiations s'accompagne d'une attention aux productions discursives qui deviennent un objet important des recherches sur l'urbanisme. Elles sont un outil puissant de mise en récit et un support de la circulation des pratiques et des idéologies.

3.3. Analyser les discours sur la ville

L'analyse des discours est une troisième entrée problématique pour observer et analyser les caractéristiques et les transformations de l'urbanisme au XXI^e siècle. Étudiés au prisme de leur rôle politique, les discours des acteurs sur la conception et la production des villes sont porteurs de valeurs et garants d'une cohérence idéologique. Ils sont d'autant plus pertinents à analyser qu'ils sont un indice de la crise de l'urbanisme doctrinaire et idéologique et du manque d'une ambition politique forte, en d'autres termes de l'absence d'un « récit urbanistique » dans les projets d'urbanisme contemporains (Matthey, 2014a). Les « grands récits urbanistiques » sont remplacés par du « *storytelling* » où « le paratexte devient de plus en plus important pour encadrer la lecture des documents d'urbanisme, et réduire l'incertitude liée à leur réception » (Goudin, 2015). Ainsi, une importante production discursive s'est imposée pour garantir la réussite des projets en mobilisant le registre des valeurs et pour donner une cohérence à des ensembles de « propositions disparates » et garantir leur « acceptabilité sociale » (Matthey, 2014b, p. 5-6).

Plus globalement, les études des productions discursives associées aux projets architecturaux et urbains démontrent leur performativité. Elle irrigue toutes les dimensions et les étapes de projet (Fijalkow, 2017). « L'image de la ville » est modelée par les gouvernements qui promeuvent leur vision par les actions qu'ils y projettent ou les dispositifs qu'ils mettent en place. Ainsi elle est « devenue un objectif explicite des politiques publiques notamment au travers du marketing territorial » (U. Rossi et Vanolo, 2011, p. 26). L'analyse des discours sur la ville démontre la fabrication d'une « évidence » qui favorise l'adhésion (Genestier et Veschambre, 2017) et la construction sociale d'une urgence d'agir et d'une « réalité » problématique qui coïncide avec le programme politique proposé. La légitimation des projets par les discours est souvent scrutée pour révéler leur inconsistance voire leurs contradictions comme lorsque « le vocable de la "ville durable" vient [...] en appui d'orientations préexistantes » et n'est qu'un argument promotionnel (Hajer et Versteeg, 2005). L'identification et l'étude des thèmes en circulation dans les discours interrogent alors « les liens entre les injonctions institutionnelles et leurs traductions "sur le terrain" » et révèlent « l'écart entre discours consensuels et pratiques discordantes » (Bernié-Boissard et Chevalier, 2011, p. 44). Une fois de plus, l'urbanisme durable offre un sujet de choix pour questionner le détournement sémantique de la notion chez les acteurs privés et publics de la fabrique urbaine, architecturale et politique (Emelianoff et Stegassy, 2010; Theys et Emelianoff, 2001). La ville écologique, ou durable, fait donc l'objet de

nombreuses recherches dans le but de comparer les modèles et les intentions « de l'État, du marché, [et] de la sphère technocratique et technicienne » afin de déconstruire les discours selon lesquels les projets d'urbanisme visent à « transformer les habitants et les modes de vie » (Fijalkow, 2017, p. 115).

Pour Philippe Genestier et Vincent Veschambre, la déconstruction des discours et de leur fabrication de « vérités » est essentielle à la compréhension de la conception qui inclut un raisonnement idéologique :

« Une spirale discursive – constitutive du récit générique de l'action urbanistique – [... guide] la pensée et les actes, articule les appréhensions et les réactions, entrelace les descriptions et les prescriptions. » (Genestier et Veschambre, 2017, p. 98)

L'autre versant de l'analyse des productions discursives cible l'usage et la circulation des vocabulaires et des concepts. Les qualificatifs identifiant les projets (« *eco-city* », « *resilient city* », « *liveable city* ») mettent en relief l'effet d'aubaine de certains termes et en questionnent le sens (de Jong *et al.*, 2015). Le marketing territorial use, entre autres, de « constructions discursives relativement homogènes » (U. Rossi et Vanolo, 2011, p. 26-30) qui réinterprètent⁷⁵ les villes existantes pour y insuffler de nouveaux imaginaires autour de la « renaissance urbaine ou du « renouvellement urbain » (Reigner *et al.*, 2013, p. 20). Certains concepts et leur détournement, dans le contexte de l'urbanisme néolibéral, révèlent les stratégies d'un urbanisme de « troisième voie » s'emparant de symboles et d'idéaux comme des outils de « dissimulation ou de séduction » sous les airs d'un « romantisme rétrograde » (Holvert, 2017, p. 151). La même analyse est faite à propos des démarches de participation, un concept apparu dans les années 1970 et désormais réutilisé et détourné par les acteurs privés de la fabrication de la ville à leur avantage (Balug, 2017).

Croisant modèles de la ville au XXI^e siècle, représentations et récits, Élisabeth Peyroux met l'accent sur les « stratégies de légitimation des *city improvement districts* » et « les procédés

⁷⁵ Françoise Choay pointait la difficulté d'incorporer les syntagmes du passé dans la ville moderne et la réécriture du récit que cela nécessite (avec l'exemple les emprises des fortifications parisiennes qui sont devenues des espaces de loisirs, Choay, 1972), la politique de « rénovation urbaine » procède de manière détournée en effaçant les syntagmes qui ne peuvent être incorporés (en l'état) ou ne sont pas désirables aux yeux des concepteurs et responsables politiques.

discursifs et sémantiques à l'œuvre dans l'argumentation des acteurs privés visant à justifier l'adoption du modèle ». L'intertextualité lui permet d'affirmer :

« L'argumentation s'appuie tout autant sur des évaluations chiffrées du succès du modèle tirées de sources étrangères et sud-africaines que sur le transfert d'arguments d'un contexte géographique à l'autre. » (Peyroux, 2012, p. 70-75)

De nombreuses recherches sur les discours soulignent que leur « puissance [...] tient dans leur capacité à se référer à des stéréotypes, des archétypes et des modèles idéaux » mais éludent le fait que « les discours, les représentations, les récits fonctionnent en principes ordinateurs de l'espace, à plusieurs échelles » (Fijalkow et Casillo, 2017, p. 11) et que les discours planificateurs préparent les processus urbains (Bacqué et Fijalkow, 2006) en inventant un « récit » de toutes pièces (Throgmorton, 2016, p. 127-128). La morphologie de la ville n'est pas forcément discutée comme une entrée d'analyse conjointe à celle des discours, ou trop peu, malgré leurs liens.

L'étude des mécanismes et des stratégies formulées dans les discours laisse entrevoir les arguments jugés pertinents pour la conception et le paysage socio-spatial qu'ils dessinent, tout en esquissant les débats en cours sur la « bonne ville ». Le vocabulaire relatif aux villes nouvelles françaises dans les années 1970 en témoigne :

« Rares sont les textes ou commentaires qui ne soient pas valorisant ou stigmatisant [...] Le lecteur se trouve plongé dans le champ socio-discursif de la valeur, dans un espace d'action, de performativité, de pouvoir, de prévision, planification dont les effets sont incertains. » (Leimdorfer, 2014, p. 20)

Finalement, « les mots des villes nouvelles illustrent on ne peut mieux les affirmations de Bakhtine quant à l'essence "dialogique" et idéologique des mots, c'est-à-dire comme cristallisant des débats et des conflits ou, à l'inverse, une légitimité non contestée » (Leimdorfer, 2014, p. 20).

Les idéologies urbaines au XXI^e siècle sont sondées au prisme des productions discursives. La multiplication des travaux fait écho au « tournant discursif » analysé dans le champ des études urbaines (Beauregard, 1993) et que les anglophones nomment « *urban narratives* ». Cette approche est un moyen de comprendre l'action des concepteurs, l'émergence ou la

consolidation de courants de pensées et les rapports de pouvoir à l'œuvre dans la fabrication des villes.

3.4. Révéler les enjeux socio-politiques

Même plongé dans une crise disciplinaire ou « désubstantialisé », l'urbanisme au XXI^e siècle a un impact sur les individus et les sociétés. Les politiques et les productions urbaines contemporaines néolibérales sont motrices d'inégalités sociales et porteuses d'injustice spatiale (Pinson et Reigner, 2017, p. 9) ; les nouvelles technologies de l'information (NTIC) et le développement des outils numériques appliqués à la ville (vidéo-surveillance, gestion des flux, *smart-grid*) suggèrent de nouvelles conditions pour les habitants et les travailleurs urbains ; la place grandissante des acteurs privés dans la fabrication de la ville influence la définition et la construction des espaces publics (Balug, 2017, p. 3).

Les formes spatiales de l'habitat et de la ville de la fin du XX^e siècle et du début du XXI^e siècle sont confrontées par les chercheurs à leurs usages et à leurs effets sur les rapports sociaux. Les *gated communities*, qui symbolisent la figure de l'enclave urbaine, en sont un exemple. Elles amènent à questionner le rapport au monde des habitants⁷⁶, les idéologies nécessaires à leur adhésion, les contextes géopolitiques qui les font naître et leur capacité à répondre aux aspirations de nouvelles classes moyennes (Davis et Monk, 2008). Elles interrogent également les formes architecturales et urbaines des enclaves, à l'échelle du quartier ou de villes nouvelles (Chollet, 2010). En réalité, les *gated communities* seraient l'expression d'utopies socio-politiques sous des formes exclusives, des « *gated utopias* »⁷⁷, « dévoyées » (Chollet, 2010) et « infernales » (Davis et Monk, 2008). « L'expérience humaine », voire la « nature de l'expérience », qui s'y déploie est une porte d'entrée problématique vers ce que les villes deviennent et vers l'analyse des changements des sociétés en fonction des espaces urbains (La Rocca, 2016, p. 5).

Par ailleurs, « l'avènement de la ville intelligente » est interrogé comme une façon pour les habitants d'expérimenter l'espace urbain différemment. Antoine Picon ne vise pas une

⁷⁶ OUROUSSOFF Nicolai (25 septembre 2010), « *In Arabian Desert, a Sustainable City Rises* ». *The New York Times* [en ligne].

⁷⁷ OUROUSSOFF Nicolai (27 septembre 2010), « *A vision of sustainability, sealed off from the world* », *International Herald Tribune*.

approche socio-politique critique et analyse plutôt la potentialité de l'expérience humaine dans un environnement artificiel, spatial et cognitif qui dépassent nos capacités de perception (Picon, 2016, 2018). L'environnement urbain est donc abordé par son rapport avec (et son influence sur) l'expérience humaine sensible. Picon voit dans le « processus » et « l'idéal » de la *smart-city* un moyen de doter la ville « d'une sensibilité capable de déboucher sur une certaine forme de connaissance, voire de conscience de soi ». Il plaide alors pour une ville des « désirs et des expériences de spontanéité et de collaboration » qu'il oppose au modèle de la « ville-cyborg gérée de manière technocratique » puisque la « technologie présente un important degré d'indétermination sociale et politique » (Picon, 2016, p. 19-20). Il conclut sur l'avenir incertain de la *smart-city* en l'associant aux possibilités qu'elle donne, car le moteur de la fabrication de la ville c'est ce que « les hommes désirent » (Robert Parks cité dans Picon, 2016, p. 23). Mais alors quelle place pour le contrat social si l'on réduit la ville à l'expérience personnelle de l'individu ? Ce tropisme vers l'individu ou la communauté renvoie plus largement à la multiplication des études urbaines sur les capacités individuelles à y vivre (santé, mobilité) et y évoluer (jeune âge et vieillissement).

Entre la vision positive d'une « nature ontologique » de la technologie, et celle négative et critique qui la voit comme un « voile d'ignorance » qui « masqu[e] et réifi[e] les enjeux sociaux et politiques [et les réduit] à des dimensions purement instrumentales ou techniques » (Wachter, 2010, p. 7), la technologie a des effets sur l'expérience vécue et sur les paramètres et outils de conception. La problématique principale se concentre donc sur la nature et les intentions contenues dans la conception de l'espace urbain d'un point de vue social, spatial et politique à l'époque contemporaine.

Shannon Mattern s'interroge sur la traduction spatiale des choix avant tout économiques, financiers et opportunistes et sur l'usage des outils numériques qui visent à « améliorer la qualité de vie » en s'intéressant au projet Hudson Yard. C'est « le projet immobilier le plus grand de l'histoire des États-Unis » qui expérimente un urbanisme de la « *smart city* ». La définition même de la qualité dans les espaces urbains par les concepteurs et les décideurs révèle leurs représentations du bon contre le mauvais, de l'important contre le superflu (Mattern, 2015, 2016). Hudson Yard est donc un point de départ singulier pour aborder plus généralement l'urbanisme à venir dans les grandes métropoles et leur contenu idéologique. Plus encore, la technologie, ici numérique et informationnelle, modifie les manières de penser la ville, autant en tant qu'objet spatial que social et politique :

« [Les] facteurs technologiques ont toujours été considérés comme des leviers puissants des mutations urbaines [...] Les utopies et scénarios les plus fameux ou les plus retentissants se structurent généralement autour d'une ou plusieurs grandes mutations technologiques supposées entraîner dans leur sillage une vague de changements dans les modes de vie, les comportements sociaux et dans les formes physiques de la ville et des bâtiments. » (Wachter, 2010, p. 7)

La construction de l'espace social des villes est questionnée par les pratiques contemporaines de l'urbanisme, et par l'évolution des idées et des outils qui orientent ou dictent la conception et la décision. Les recherches se focalisent sur l'individu et ont tendance à éluder les enjeux sociétaux et politiques d'envergure et leur impact sur l'organisation socio-spatiale des sociétés et de leurs modes de vie. Ce qui est mis en discussion est donc l'effet sur les individus et les sociétés des évolutions des manières de concevoir et de produire la ville, mais aussi la capacité – ou simplement l'intention – des concepteurs et des décideurs à penser la société dans les villes et à organiser les corps sociaux.

CHAPITRE 4

Le « projet de ville » : modélisation d'un objet de recherche

4.1. L'omniprésence des « villes du futur »

À l'origine de notre recherche sur l'urbanisme contemporain et les caractéristiques de la ville pensée et conçue au XXI^e siècle, il y a le constat d'une omniprésence des références à la « ville du futur », à la « ville en 2030 » ou encore à la « ville de demain ». Les occurrences sont très fréquentes dans la presse nationale généraliste, dans les revues professionnelles d'urbanisme et d'architecture et dans la littérature scientifique de nombreux champs de recherche de sciences sociales et techniques. Elles émanent également des discours des responsables politiques.

La presse généraliste fait référence à la « ville du futur » en mettant en avant des projets qui illustrent le développement des NTIC appliquées à la ville, les constructions innovantes, ou encore les dispositifs urbains destinés aux nouvelles normes de confort pour les usagers. Elle se fait également l'écho de l'aménagement et de la construction de villes nouvelles – principalement en Asie et en Afrique – qui impressionnent par leur gigantisme, leurs ambitions technologiques et leur esthétique. Les revues professionnelles insistent sur les savoir-faire

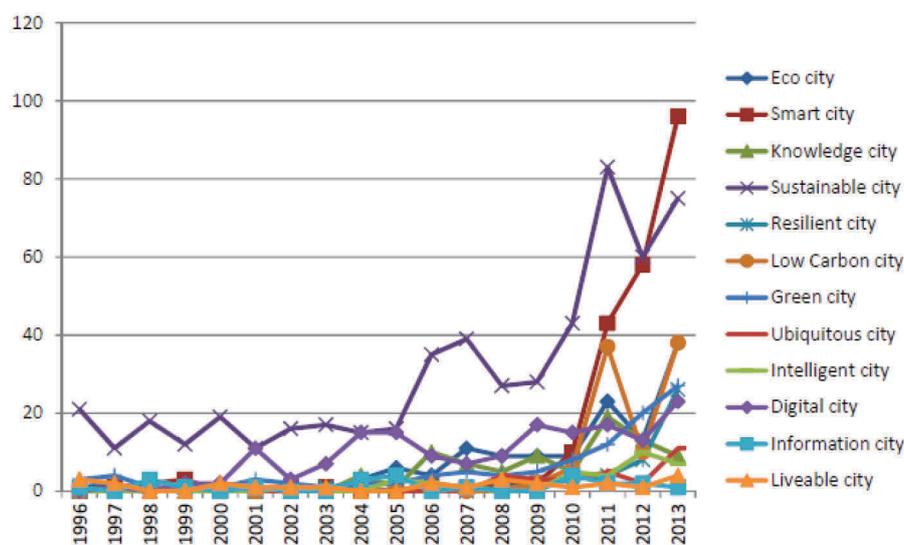


Figure 8 - Mention de 12 « catégories de villes » dans la littérature scientifique entre 1996 et 2013 (base Scopus). Source : de Jong et al. (2015)

innovants, sur la circulation des connaissances et des pratiques et sur les avancées technologiques revendiquées par les concepteurs. Les publications scientifiques adoptent des approches d'évaluation, de comparaison et des analyses monographiques concernant les aspects sociaux, culturels, politiques et techniques. De Jong *et al.* (2015) montrent une augmentation significative à partir du début des années 2000, dans la littérature scientifique, des occurrences de certains termes pour catégoriser les villes et les projets (Figure 8). Elles reprennent le vocabulaire employé par les concepteurs et les commanditaires des projets⁷⁸.

Dans les discours politiques, l'engouement pour décrire et promettre des villes futures se généralise. La référence au « futur », *via* certains adjectifs ou substantifs, accompagne la présentation et la promotion de nombreux projets urbains : infrastructures, nouveaux quartiers, réhabilitations, végétalisations. L'usage d'adjectifs (futuriste) qualifie de nouveaux objets, services ou métiers, ou sert à la description de l'esthétique de bâtiments et d'aménagements urbains en se référant à des clichés empruntés au cinéma, au design ou issus de certains courants architecturaux (biomimétisme, architecture paramétrique). L'adjectif peut être décliné par évocation d'un style de « science-fiction » ou de projet « visionnaire ». La forme substantive, « de demain » ou « du futur » ou encore « de 2030, 2050 », est largement utilisée pour solliciter la participation des habitants⁷⁹, pour mettre en avant des innovations technologiques appliquées aux usages des territoires urbains (surveillance et contrôles automatisés, nouveaux modes de transport) et pour présenter une version actualisée d'une ville existante augmentée d'innovations.

Pour les responsables politiques, convoquer la « ville de 2030, 2050 », est un moyen de diffuser leurs idées et leurs représentations des futurs urbains en se différenciant des récits et projets « utopiques » et « uchroniques », souvent assimilés à des projets « irréalisables » et dénigrés.

⁷⁸ La recherche s'empare de ces classements dans une visée comparatiste intéressante mais ces outils contiennent et diffusent des valeurs et des normes inhérentes à ce qui est calculé et comparé, par conséquent, « il est dès lors indispensable de s'interroger sur le statut sociopolitique de bon nombre de recherches comparées conçues en référence à des contextes d'action spécifiques » (Vigour, 2005, p. 115).

⁷⁹ Par exemple : « Construisons ensemble le Paris de 2050 », Agence Parisienne du Climat, url : <https://www.apc-paris.com/actualite/plan-climat-construisons-ensemble-paris-2050>, consulté le 17 mars 2017 ; « Exercice de projection : dans quelle ville, dans quelle métropole aimerions-nous vivre demain [...] à vos idées ! », Bordeaux Métropole, url : <https://www.bm2050.fr/demarche/>, consulté le 21/12/2018.

Les projets estampillés 2030, 2040, 2050, dessinés, « marketés » et en construction, contiennent et véhiculent une vision de la « bonne ville », de l'espace urbain exemplaire et de la société idéale, tout en se projetant dans un avenir relativement proche. Les nombreuses démarches de participation à l'élaboration de ces visions sont aussi souvent une manière habile de faire adhérer les habitants concernés à un projet politique en sollicitant leur avis sur ce qu'ils désirent dans le futur plutôt que ce qu'ils rejettent du présent. Cette approche a l'intérêt de ne pas engendrer un inventaire des problèmes vécus et de ne pas laisser place à une remise en question de l'ordre établi. Elle engage les participants à « imaginer la solution » et elle limite rapidement les demandes au domaine du réalisable compris dans les contextes politiques et économiques en place.

Élevée au rang de « priorité stratégique », l'importance de penser les villes du futur rencontre celle d'imaginer une nouvelle façon de penser les villes de manière cohérente avec les ambitions du présent et non avec les intentions du passé. Dans ce cadre, les représentations du futur orientent et conditionnent les stratégies des acteurs. Les ambitions peuvent être multiples mais sont surtout focalisées sur la question économique, sur la compétitivité et l'attractivité (corrélée à la production d'images désirables du futur) :

« Décriée depuis les années 1960, enfermée au rayon des utopies, l'imagination des villes du futur redevient une priorité stratégique. Ce qui est en jeu c'est la régénération des modèles urbains comme locomotive de la transformation des économies territoriales. [...] La concurrence entre métropoles replace au centre la question de la représentation comme levier de la capacité d'un territoire à produire des images qui renforceraient son attractivité. Les outils sont décomplexés [...] la viabilité d'un projet urbain semble dépendre de son attractivité médiatique. » (Masbouni, 2011, p. 47)

Mais, au-delà des études sur une production artistique et fictionnelle, la ville du futur au XXI^e siècle n'est pas un objet que l'on peut investiguer en pratique, étant par nature non-existante et à venir. Elle se trouve néanmoins mise en récit, en image et en actes dans les projets de ville dont les discours affirment l'ambition de mettre en œuvre une « façon radicalement nouvelle pour développer les villes du futur »⁸⁰.

⁸⁰ « *A radical new approach towards developing the cities of the future.* » (Masdar City, 2017e, p. 1)

Les projections dans le futur proposées par les concepteurs et les responsables politiques donnent alors accès à une expression des idées, des intentions et des ambitions en jeu pour la production urbaine contemporaine. Les projets « pour le futur », pour « 2030, 5050 », annoncent et illustrent les négociations entre intérêts, exigences et représentations de la « bonne ville ».

4.2. L'urbanisation du monde

4.2.1. Caractériser ce qui est urbain

L'un des éléments remarquables du début du XXI^e siècle est la bascule d'une population mondiale majoritairement rurale vers une majorité urbaine (UN et DESA, 2014). Cette proportion recouvre des réalités contrastées et des situations territoriales, urbaines et sociales disparates. La progression de l'urbanisation est réelle mais il reste complexe de caractériser de manière universelle de qui est urbain ou non car les définitions varient selon les pays, ainsi que la fiabilité des données (recensement, cadastre).

L'urbanisation est un processus d'accroissement de la proportion de résidents en ville, en zone urbaine, par rapport à ceux résidant en zone rurale. Elle peut progresser de deux façons⁸¹ : par une augmentation du nombre d'habitants dans les zones urbaines existantes (exode rural et accroissement naturel) dont résulte une augmentation de la densité résidentielle urbaine ; par la transformation de zones rurales en zones urbaines et donc par un agrandissement de la surface du territoire urbain incorporant de nouveaux habitants (étalement urbain). Les deux mécanismes se combinent parfois lorsque l'arrivée de nouveaux habitants en ville se conjugue avec l'extension de la superficie des territoires urbanisés (Figure 9).

En France, l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) étudie les caractéristiques de l'aménagement spatial du territoire national et classe les zones urbaines en

⁸¹ Nous proposons une lecture du phénomène de l'urbanisation qui prend le parti d'une définition spatialiste de la ville, comme un espace aux caractéristiques définies notamment par la concentration des constructions mais aussi des habitants, et auquel on peut opposer un espace « non-urbain ». Ce précepte peut être remis en cause pour intégrer une lecture plus inclusive de la diversité des formes d'urbanisation dans le monde, comme processus et comme expérience (Brenner et Schmid, 2015).

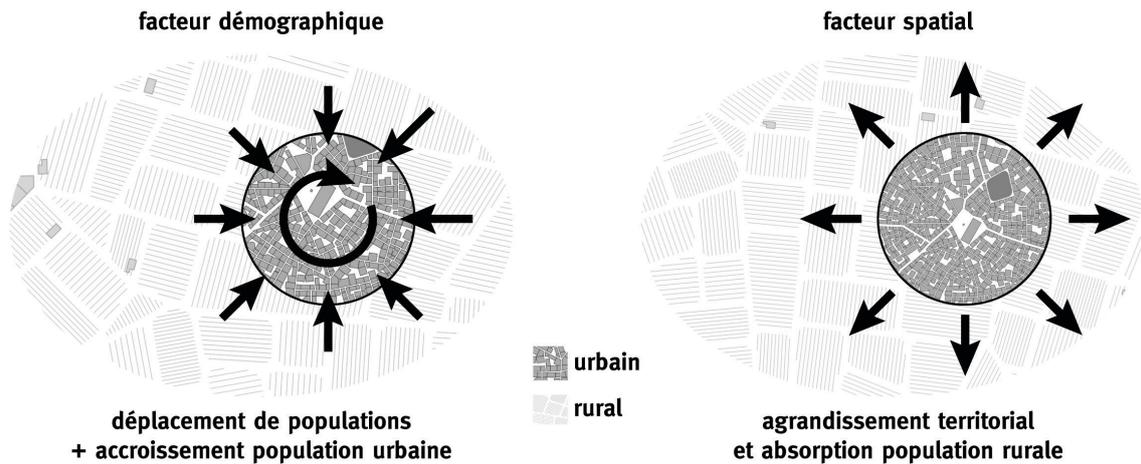


Figure 9 - Mécanismes d'urbanisation.

différents types en considérant le nombre d'habitants et la continuité du bâti (unité urbaine⁸², agglomération, agglomération multi-communale, agglomération urbaine). Sont différenciées les villes-centres et les banlieues selon leur poids démographique respectifs. L'évolution du taux d'urbanisation prend donc en compte les deux facteurs, démographique et spatial. Sur ce point la France a adopté des conventions internationales en vigueur.

La Chine en revanche, avec 58 autres pays (UN et DESA, 2018b, p. 6), définit la ville par le seul critère du territoire administratif délimité de manière réglementaire sans référence à la réalité spatiale ni à la démographie. Françoise Ged rappelle à ce propos, au travers du cas du Shanghai, qu'en chinois le mot « ville » vient du mot « mur » et se rapporte au territoire circonscrit ; tout ce qui est au-delà est rural même si les caractéristiques spatiales du bâti sont les mêmes de part et d'autre de la limite imposée⁸³.

On peut mentionner un troisième type de caractérisation statistique de l'urbain que l'on retrouve dans au moins 37 pays et qui consiste à ne considérer que le poids démographique relatif de la population résidente en zone urbaine par rapport à la population nationale pour évaluer le caractère urbain d'une localité. C'est une approche qui rend caduque les comparaisons entre deux pays aux poids démographiques très différents (pour un détail des différents critères et modes de calcul voir UN et DESA, 2018a, p. 6-7).

⁸² Une unité urbaine représente par exemple une « zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants » et si celle-ci ne recouvre le territoire d'une seule commune c'est alors une « ville isolée » (définition INSEE).

⁸³ GED Françoise (9 janvier 2003), « Les villes en Chine », conférence, en ligne.

En Europe, Eurostat⁸⁴ a adopté une nouvelle approche de la définition des zones urbanisées. Elle consiste en un recensement spatial du territoire de l'Union Européenne suivant des mailles d'1 km² à partir desquelles l'organisme européen distingue trois types de territoires : « essentiellement urbain, intermédiaire et essentiellement rural » (Damon, 2012). Il se rapproche ainsi des réalités vécues par les habitants souvent éloignées des extrémités entre le « tout urbain » ou le « tout rural » (30% d'intermédiaires en 2011, contre 40% d'urbains et 25% de ruraux) mais ne considère que la densité bâtie et non la démographie.

L'urbanisation n'est pas qu'un processus spontané d'expansion bâtie ou d'accroissement démographique autour de pôles d'activité et d'échanges, comme les historiens peuvent parfois le résumer. Elle résulte d'un ensemble de processus qui peuvent être spontanés ou organisés et planifiés (Figure 10) par des décisions politiques et gouvernementales d'aménagement des territoires, variables selon les contextes économiques, politiques et sociaux.

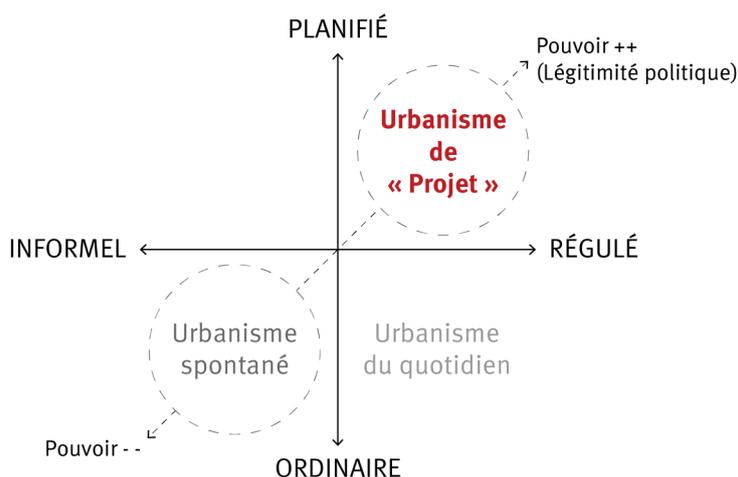


Figure 10 - Caractérisation des processus d'urbanisation des territoires selon leur degré de planification et d'intentionnalité politique.

L'urbanisme spontané n'est pas contrôlé et organisé par un pouvoir politique mais est l'œuvre d'individus et de groupes restreints (Gerbeaud, 2012). Il n'obéit à aucune règle édictée par un pouvoir politique régulateur. Les phénomènes de bidonvilisation sont représentatifs de tels processus. À l'opposé, un urbanisme de « projet » se caractérise par sa dimension planificatrice qui organise et régit l'ensemble d'une opération suivant des règles et des codes, et qui émane

⁸⁴ Eurostat est l'office statistique de l'Union européenne ; pour la méthodologie voir EUROSTAT (2011), « Degree of Urbanisation Classification - 2011 Revision » [en ligne].

d'un pouvoir politique légitimé. Il est entièrement planifié, il met en œuvre des choix politiques et économiques délibérés de transformation des territoires et il s'accompagne d'outils réglementaires, financiers et techniques *ad hoc*. Entre ces deux pôles se situe un urbanisme du quotidien conforme aux règlements d'urbanisme mais dont la production ne s'inscrit pas nécessairement dans une planification de long terme ou ne dépend pas des pouvoirs politiques.

4.2.2. Évolution de l'urbanisation et régionalisation des tendances entre nord et sud

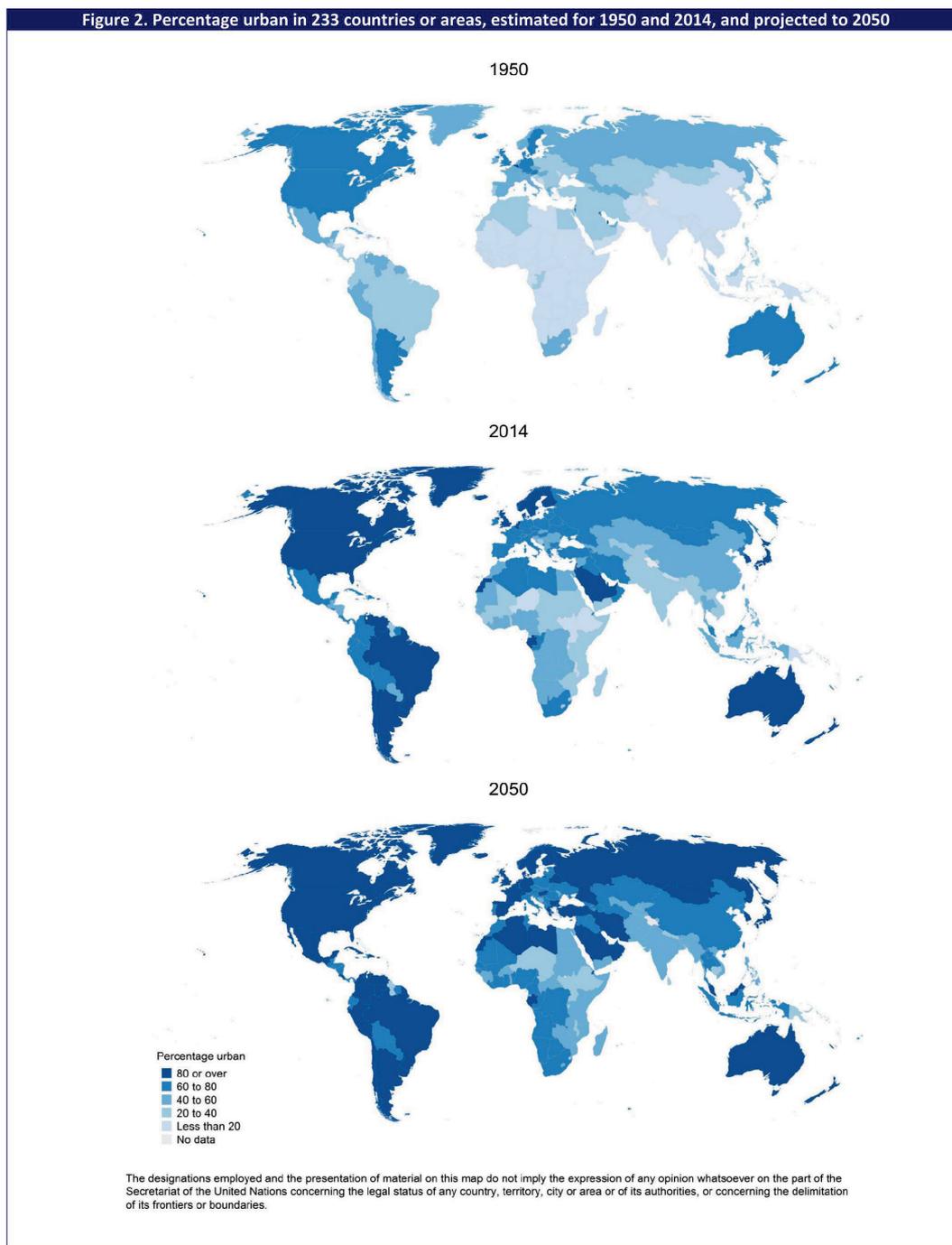
Depuis la fin des années 1960, l'ONU observe et suit l'évolution des peuplements humains ruraux et urbains (Figure 11). Les taux d'urbanisation en 1950, 2014 et les projections pour 2050, révèlent les grandes différences et deux régions principales se distinguent, les pays du « Nord » et du « Sud ».

En 2014 les pays du monde occidental (Europe, Amériques, Japon-Corée, Australie), les pays du Nord, ont un pourcentage d'urbanisation majoritairement supérieur à 60% et une croissance urbaine annuelle⁸⁵ comprise entre 0 et 3% (depuis 1990). Ces pays se sont urbanisés principalement à la faveur de la révolution industrielle, pour certains dès la fin du XVIII^e siècle, et possèdent des centres urbains structurés (réseaux de transport, infrastructures sanitaires, répartition des fonctions), une politique d'urbanisation régulée, et des stratégies d'aménagement planifié.

Les pays en développement, pays émergents ou nouveaux pays industrialisés (principalement situés en Afrique et en Asie), pays du Sud ou « Sud Global », n'ont pas suivi le même processus historique et économique. Ils sont restés plus tardivement agraires et ruraux et ont, en 2014, un pourcentage d'urbanisation compris entre 20 et 60% avec une croissance urbaine annuelle entre 3 et 5%. Leurs territoires sont généralement polarisés autour d'un nombre réduit de centres urbains et ils conservent des zones rurales très peuplées.

Des nuances sont à noter sur cette partition géographique entre nord et sud pour quelques pays comme ceux de la péninsule arabique dont le territoire et la population se sont très rapidement urbanisés à la faveur d'un contexte économique particulier durant le XX^e siècle, mais aussi l'Amérique du Sud et l'Afrique du Nord.

⁸⁵ Qui désigne la progression du taux d'urbanisation, données de l'ONU (UN et DESA, 2014, p. 3).



Data source: United Nations (2014) *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision*.

Figure 11 - Pourcentages d'urbanisation estimés en 1950, 2014 et projeté en 2050 pour 233 pays.
Source : United Nations (2014)

Depuis les années 2000 les pays encore peu urbanisés connaissent une accélération de leur développement et de leur croissance démographique et urbaine, ce qui affecte les conditions sociales et politiques locales et les équilibres géopolitiques régionaux et mondiaux. L'urbanisation y est majoritairement spontanée et non planifiée. Le phénomène de bidonvilisation en témoigne entre autres manifestations. Elle résulte à la fois de l'accroissement

démographique naturel des populations urbaines et de l'exode rural. Les régions concernées font alors face à deux enjeux majeurs : aménager de nouveaux espaces urbains pour les nouveaux urbains, mais aussi intervenir sur des zones urbaines existantes et hétérogènes. Devant l'obsolescence de centres urbains souvent surpeuplés et les espoirs de croissance économique, deux réponses sont apportées : l'aménagement de nouveaux quartiers en périphéries des villes ; et la construction de nouvelles villes fonctionnelles et attrayantes disposant d'infrastructures adaptées en marge des villes existantes. Il faut cependant modérer les prévisions de croissance urbaine sous-tendues par les prévisions de croissance démographique car, en 2019, l'ONU a révisé ses projections précédentes (UN et DESA, 2019a). L'Afrique se différencie fortement dans les projections de croissance, sa population devant doubler d'ici 2050 tandis qu'elle n'augmenterait que de 2% dans le reste du monde. Globalement, les révisions annoncent une hausse démographique mondiale plus faible à l'horizon 2050 avec de fortes disparités : la croissance démographique se concentre dans 9 pays, plus de 55 connaîtront un recul démographique et la croissance sera ralentie pour les autres pays⁸⁶.

Dans les pays du Nord le ralentissement de l'urbanisation se confirme, à l'image de la faible croissance démographique ou économique. Ils sont alors mobilisés par la gestion et la transformation de leur patrimoine existant autour de plusieurs objectifs : améliorer la qualité de vie en zone urbaine, adapter le bâti et les usages au changement climatique, favoriser l'attractivité économique et touristique. La gestion est régulée au quotidien par des règlements et des dispositifs légaux façonnés de longue date, mais elle prend une nouvelle tournure avec des opérations d'envergure qui redéfinissent à grande échelle les développements urbanistiques des villes.

4.3. Un urbanisme de projet

Dans les pays du Sud et du Nord, les autorités publiques, les acteurs privés et les services spécialisés, privés et publics, s'organisent et se mobilisent pour maîtriser les développements territoriaux en projetant à long terme l'aménagement des villes futures.

⁸⁶ PISON Gilles (juin 2019), « Les Nations unies publient de nouvelles projections de population mondiale », *Ined - Institut national d'études démographiques [en ligne]*.

Depuis les années 2000, les opérations urbaines engagées dans le monde, quel que soit leur objet ou leur échelle, se réfèrent à un urbanisme « de projet ». Le terme s'est substitué à celui de « plan », associé à un caractère « hiérarchique prédictif » et rigide pour y opposer un urbanisme « négocié » déjà observé dans les projets urbains et architecturaux européens à la fin des années 1990 (Tapie et Godier, 1997) ; un changement qui témoigne d'« un phénomène global de redistribution de l'autorité politique entre différents niveaux territoriaux et de changement d'échelle des processus de gouvernement des sociétés » (Pinson, 2009). La tendance à un urbanisme de projet reflète une inflexion d'attitude des acteurs qui veulent « faire advenir » un « futur désiré » (Arab, 2018, p. 228). Ainsi, le projet d'urbanisme « répond par un espace-temps fermé, couplant un périmètre d'intervention délimité à un calendrier arrêté, » à « l'espace-temps ouvert de la transformation des villes » (Arab, 2018, p. 230).

Face à la multiplication et la diversité des opérations d'aménagements, de transformations des villes et des territoires, les chercheurs tentent d'identifier plus précisément les différentes formes de projets. Ils déploient et croisent de nombreux indicateurs pour classer les opérations urbanistiques en fonction : de leur morphologie, de leur fonction, de leur superficie, de leur localisation géographique, de la nature des structures gestionnaires, ou encore de leur mode de financement et de leurs coûts finaux. Les classements montrent la « diversité des secteurs d'intervention (économie, transport, culture, éducation, etc.), des objets urbains (une rue, une place, un square, un parc tertiaire, un ensemble résidentiel, un tramway, un parc paysager, etc.), ou encore des territoires » (Arab, 2018, p. 222). mais ils limitent les recherches sur le phénomène plus large des « projets » en urbanisme au XXI^e siècle.

À partir de ces classements, des comparaisons sont possibles au sein de chaque catégorie. Christian Schmid *et al.* distinguent par exemple, à partir de l'étude qualitative et géographique de huit grandes métropoles, cinq formes spatiales et expérientielles de l'urbanisation, de la plus informelle à la plus réglementée : « urbanisation vernaculaire », « urbanisme fragmenté », « urbanisation en mosaïque stratifiée », et « intégration des différences urbaines » (Schmid *et al.*, 2018). Dans leur étude sur les villes nouvelles en Afrique, Femke van Noorloos et Marjan Kloosterboer (2018) proposent de différencier les projets selon leur coloration fonctionnelle (résidentiel, industriel, commercial, mixte) et leur degré d'indépendance vis-à-vis de la ville

existante (2018, p. 1226)⁸⁷. La distinction par la destination et l'autonomie fonctionnelle des constructions projetées informe sur la nature des objets urbains en construction et permet de rendre compte d'une partie du spectre des projets qui créent de toutes pièces des zones urbanisées. De la même manière, dans l'étude de l'évolution du tissu urbain états-unien, Albert Pope analysait les « *edge cities* » et les « *corporate hometowns* » comme un type nouveau d'urbanisation dont les caractéristiques spatiales et gestionnaires proscrivaient autant la diversité fonctionnelle que la croissance et le changement non planifiés, au contraire des processus observés dans l'histoire urbaine (Pope, 1996, p. 179).

En France et en Europe, à la faveur d'une logique plus gestionnaire de l'action publique, le « projet urbain », voire « le projet urbain métropolitain » occupe une large part de l'éventail des opérations urbaines décrites et analysées ; il a servi à penser « la transformation du rôle des villes dans la gouvernance des sociétés contemporaines [et] les mutations intervenues dans les pratiques de la planification et de l'urbanisme » (Pinson, 2009, p. 10). Le projet urbain « fait principalement référence à une dimension organisationnelle de coopération et d'arrangements entre acteurs impliqués dans une opération d'aménagement à une certaine échelle » (Wachter, 2010, p. 203). Les chercheurs mettent l'accent sur l'évolution des formes et des échelles de gouvernance territoriale qui englobent des enjeux élargis au-delà de la planification spatiale (Friedmann, 2004), bien que l'étude des échelles de croissance puisse être caractérisée par les évolutions typo-morphologique (Levy, 2005).

Des catégories de plus grande envergure montrent l'existence d'objets qui « incarnent [à leur échelle] la transformation des objectifs des politiques urbaines et le passage d'une ambition de régulation et de redistribution à une optique de promotion du développement de la compétitivité » (Pinson, 2009, p. 24). On y compte, les « Grands Projets » (Chadoin *et al.*, 2000), les « *megaprojects* » (Hanakata et Gasco, 2018), ou les « *large scale urban development projects (UDP)* » (Swyngedouw *et al.*, 2002) qui désignent des créations de zones urbaines neuves au sein de villes existantes. Sans transformer spatialement l'ensemble de la ville, étant circonscrits à des quartiers, leur impact économique, démographique ou politique peut être significatif à l'échelle de l'agglomération entière et ils font évoluer les modes de gouvernance à grande échelle.

⁸⁷ Dans cette typologie nous retrouvons Konza Technopolis (alors appelée Konza Tec City) au Kenya, un de nos cas d'étude (voir Partie 2) classée comme une « ville satellite à vocation mixte ».

4.4. Les projets de ville : un nouvel objet urbain

4.4.1. Une approche inductive de la comparaison

La caractérisation d'un urbanisme « de projet » ne suffit pas à saisir la réalité d'un phénomène nouveau au XXI^e siècle. Nous définissons un nouvel objet, le projet de ville, pour rendre compte d'une forme de projet d'urbanisme défini à la fois par des caractéristiques spatiales et des principes de planification singuliers.

Nous nous plaçons dans une démarche qui vise à dépasser les comparaisons basées sur des catégories de villes préexistantes afin de renouveler les points de vue et d'adopter une position susceptible de générer de nouveaux savoirs. En effet, Jennifer Robinson montre que les études comparatives ont limité leurs recherches à des corpus de villes rassemblées par des critères de ressemblance préalable. Elle relève deux « manœuvres théoriques » néfastes de ces comparaisons, la première est l'accent mis sur « l'expérience de la modernité » qui distingue les pays du Nord et du Sud selon des critères du Nord ; la seconde insiste sur le « développementalisme », appliqué aux villes du Sud, qui se traduit par une attention indulgente ou à charge. La grille de lecture de la modernité a transformé des différences factuelles en carences et a privilégié l'impératif besoin de développement pour les villes « moins modernes » (Robinson, 2011a, p. 2). Notre recherche vise à adopter une attitude « décolonisée » qui a l'avantage de penser l'urbanisme et les villes hors des modèles occidentaux préétablis et de dépasser la notion d'aire géographique comme préalable à la recherche – bien qu'elle soit élaborée selon une vision occidentalisée des villes et de la théorie (Roy, 2009) – et de dépasser le « nationalisme méthodologique » (Beck et Boudou, 2014). Sans dériver vers les stéréotypes du « pauvre créatif » ou de « l'africain créatif » (Choplin, 2012), nous faisons nôtre la critique de Jennifer Robinson qui pointe une tendance à produire des comparaisons plutôt restrictives et à chercher une convergence entre les cas. Nous privilégions une approche « *incorporante* » qui a l'avantage de pouvoir « refonder des méthodes comparatives pour une nouvelle génération de théorisation sur l'urbain » (Robinson, 2011a, p. 9). Équipés des méthodes et informés de ses limites, une approche pragmatique et inductive guide notre travail pour différencier les projets de villes des autres projets urbanistiques contemporains.

Différents des « *large scale UDPs* » ou des « Grands Projets » qui interviennent sur des superficies importantes mais circonscrites à des morceaux de villes, mais aussi plus strictement définis que les définitions vagues des « projets de revitalisation », de « réaménagement » ou

des « *eco city projects* » (Lemes, 2011, p. 2), les « projets de ville » se distinguent précisément par l’articulation de la planification à long terme d’une transformation ou d’une création urbaine, à l’échelle d’une ville entière.

4.4.2. La carte comme révélateur

Si, dès l’origine, nous avons en vue des projets très médiatiques comme archétypes des projets de ville, à l’image de Masdar City (Émirats Arabes Unis), la cartographie a été un outil important pour révéler la réalité et la diversité du phénomène à l’échelle mondiale (Figure 12). Le recensement cartographique se base sur les mentions de « ville du futur », ville en 2030, 2050, dans la presse et les publications scientifiques⁸⁸ et a été affiné en distinguant les projets portant sur des villes entières, c’est à dire des territoires administratifs complets, qu’ils soient métropolitains ou municipaux. Le critère d’échelle était important pour différencier les projets de ville des projets de quartiers et d’extensions urbaines⁸⁹. De même nous avons écarté les projets trop rapidement abandonnés⁹⁰ pour privilégier ceux en cours à la fin des années 2010.

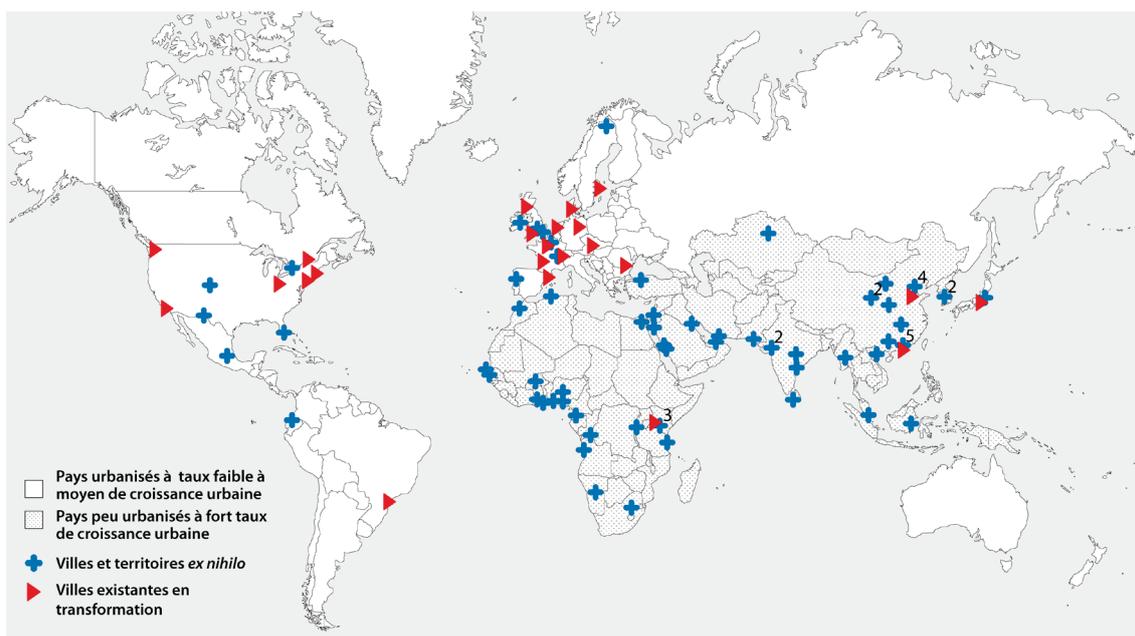


Figure 12 - Carte de recensement des projets urbanisme « du futur », pour 2030, 2050, dans la presse et la littérature scientifique entre 2016 et 2021. La carte ne recense que les « projets de ville ».

⁸⁸ Les données brutes et complètes de la carte sont consultables en ligne : <https://framacarte.org/m/4766/>.

⁸⁹ Par exemple : Safari City à Arusha en Tanzanie ; le projet Sidewalk à Toronto au Canada ; Logroño Montecorvo Eco City à La Rioja en Espagne.

⁹⁰ Par exemple : le projet de ville nouvelle de Dongtan en Chine ; le projet Montréal 2025 au Canada.

Plusieurs variations ont rapidement émergé. Elles sont de deux grands ordres : les projets portant sur des villes existantes et les projets de construction *ex nihilo* (Figure 12). Bien que présents dans le monde entier, la carte a confirmé la répartition inégale des types de projets avec une prédominance du type *ex nihilo* dans les pays du Sud et du type transformation de l'existant dans les pays du Nord. Les projets de ville *ex nihilo* répondent aux besoins de pays qui conjuguent, en fonction de leur histoire, les effets de l'exode rural, une forte croissance démographique, l'obsolescence et le mauvais état des centres urbains existants et l'émergence d'une classe moyenne plus exigeante. Les projets de transformations de villes existantes répondent aux besoins de renouveler des structures urbaines pour maintenir le statut de villes attractives et compétitives dans un paysage mondial de plus en plus concurrentiel.

Bien que l'inventaire soit par essence difficilement exhaustif, il constitue notre corpus initial de recherche. Ce travail empirique initial a permis de préciser et de cadrer notre objet face à la diversité des situations urbaines. Les projets de ville désignent donc : des projets à l'échelle de ville, au XXI^e siècle, et dont on peut distinguer deux types, les projets de ville *ex nihilo* et les projets de ville existante en transformation. Opposés à l'urbanisme spontané et distincts de l'urbanisme réglementaire et quotidien, les projets de ville associent une dimension planificatrice à long terme à une intentionnalité stratégique. Ils sont portés par des autorités politiques et économiques, s'appuient sur des savoirs urbanistiques et mobilisent un discours argumenté. La définition de cet urbanisme pour le futur, à 15 ou 30 ans, fait apparaître deux formes d'actions géographiquement situées et contrastées liées aux contextes urbains, politiques, économiques et sociétaux locaux. Les projets de ville se révèlent caractéristiques de dynamiques territoriales et sociales majeures à l'échelle mondiale.

4.4.3. Les projets de ville *ex nihilo*

Les projets de ville *ex nihilo* planifient la construction de villes nouvelles. Ils présentent une variété d'échelles de réalisation projetée et de modalités politiques mais ils se rejoignent sur les procédés employés et les stratégies adoptées. Les projets de ville *ex nihilo* nous confrontent naturellement avec les objets similaires déjà étudiés par le passé :

« Y a-t-il une définition unique possible du terme "ville nouvelle" ? La coutume veut que cette appellation ne soit pas protégée et que l'on désigne ainsi les villes qui se réclament de cette qualité ou auxquelles l'opinion publique la décerne. Si on voulait être plus rigoureux, on devrait ne considérer que les opérations d'urbanisme ayant fait l'objet d'une décision volontaire et pour

la réalisation desquelles des mécanismes et des moyens spécifiques ont été mis en place. Cette définition peut aussi bien concerner les villes nouvelles conçues dans le cadre de la politique d'aménagement d'une grande métropole, les villes nouvelles industrielles et les nouvelles capitales. » (Merlin, 1991, p. 4)

Cette définition « rationnelle » (Vadelorge, 2014, p. 162) prend soin d'affranchir le terme de « ville nouvelle » au XX^e siècle de la simple autodésignation, peu rigoureuse. Elle prend le parti de caractériser plus strictement les « villes nouvelles » par l'association d'une intentionnalité politique et d'un dispositif *ad hoc* ; une distinction à la racine de notre définition des projets de ville au XXI^e siècle. Il apparaît important de différencier non pour exclure mais pour expliciter ce que notre méthode et notre approche nous autorise à étudier. L'urbanisation, si elle est planétaire n'en est pas moins diverse dans ses formes, et cette diversité invite à la reconnaître et la questionner (Schmid *et al.*, 2018, p. 22). L'idée de création de zones urbaines – ou l'urbanisation de zones encore non considérées comme telles – peut revêtir de nombreuses formes qui se distinguent par leurs dimensions, les processus institutionnels qui les soutiennent et par les relations entre acteurs. La caractéristique essentielle des projets de ville *ex nihilo* tels que nous les définissons est leur ambition d'autonomie morphologique et surtout fonctionnelle. La ville-centre référente reste un repère territorial important pour le projet mais sa conception doit conduire à terme à l'autonomisation fonctionnelle et gestionnaire par la programmation de fonctions mixtes.

La planification et la construction s'opèrent « à partir de rien » et selon un calendrier prédéfini dans les documents de projet. Ceux-ci présentent alors toujours l'image finalisée de la ville en lui adjoignant une date, entre 2030 et 2050. L'une des difficultés des projets qui doivent tout créer est de gérer le temps entre la planification et la réalisation et de faire face à un état inachevé durant une longue période. La communication, les modélisations numériques ou les descriptions de l'état futur sont donc essentielles à la perception de ce qui devrait advenir afin de composer la ville planifiée.

4.4.4. Les projets de ville existante en transformation

Les projets de ville existante en transformation partagent la caractéristique d'agir sur une emprise spatiale cohérente territorialement et politiquement : ils concernent des villes capitales ou des métropoles régionales et s'intéressent à leur territoire administratif entier et majoritairement urbanisé.

Ces projets apparaissent comme la consécration d'une tentative de révolution des pratiques d'un urbanisme par trop réglementaire et juridique vers un urbanisme porteur d'une « vision de la ville – et de la société – où l'élu est une figure centrale de la décision et de la pérennité du projet » (Pinson, 2009, p. 12-13). Tous tentent de changer de perspective spatiale et temporelle, par la projection à long terme (2030, 2050) et la prise en compte de la dimension territoriale de leurs agglomérations par rapport aux dispositifs et actions passés qui tendaient à morceler les opérations d'urbanisme. À la différence des grands gestes autoritaires ils tentent d'accorder vision d'ensemble et attention au détail, conscients des embûches sociales et politiques d'une planification « hors-sol ». Sans définition universelle de la « ville », entre considérations quantitatives et qualitatives variées selon les pays, nous avons appuyé notre définition des projets de transformation à des villes qui, dans leur contexte géopolitique peuvent être qualifié de « grande ville », de métropole d'importance nationale voire de mégalopole, et le projet de ville existante en transformation se définit alors surtout par une unité territoriale circonscrite et régie par une administration locale. La prise en compte de l'unité administrative et de gouvernance permet de rassembler des projets qui varient grandement par leurs dimensions physiques mais dépendent tous de cercles restreints de décisionnaires politiques légitimes par des élections et/ou par l'exercice de fonctions publiques.

Les caractéristiques communes qui rassemblent les projets de ville font écho aux buts similaires qu'ils poursuivent, c'est-à-dire à la projection et la conception d'une ville du futur idéale par les concepteurs et les responsables politiques. Car bien que disparates dans leurs moyens et leurs contextes, les projets partagent les mêmes aspirations de préfiguration du futur et de conception d'une ville adaptée. La conception de la ville est donc aussi et surtout la production d'un récit du futur dans lequel s'inscrivent l'élaboration et l'édification de la ville idéale au XXI^e siècle.

4.4.5. L'emprise réticulaire de la « *consultocracy* »

Qu'il s'agisse de construire des villes *ex nihilo* ou de transformer les villes existantes, la planification mobilise les savoirs et les outils de l'urbanisme en tant qu'un instrument de pouvoir majeur pour organiser la ville, ses fonctions et pour distribuer les habitants dans l'espace. L'urbanisation maîtrisée et planifiée implique une réflexion en amont par des services spécialisés, experts, et des décisions politiques qui donnent un sens particulier à la construction. Le développement de la ville s'organise autour de leurs visions et leurs intérêts.

Nous avons souligné que la naissance de l'urbanisme au XIX^e siècle s'est appuyée sur des professions spécialistes de la ville qui ont pris le relais de généralistes, d'intellectuels non formés spécifiquement aux techniques et aux savoirs de la construction architecturale et urbaine. Ces spécialistes ont bâti leur légitimité à penser, planifier et concevoir la ville en Europe et en Occident durant tout le XX^e siècle (Choay, 1965). Au XXI^e siècle leurs profils se diversifient de nouveau, accompagnant l'évolution du contexte de production urbaine, son mode de fabrication (liens entre intérêts publics et privés), l'apparition de considérations écologiques ou l'impact des technologies numériques et de communication. Après les architectes et les urbanistes, le rôle d'« experts » est maintenant endossé par les dirigeants d'entreprise, les « visionnaires » et les « leaders d'opinion de Cisco, Microsoft, IBM, McKinsey et d'autres sociétés de technologie et de conseil » (Moser, 2015, p. 34). La diversification des acteurs, leur mobilité, voire leur ubiquité, ainsi que leur intercomplémentarité, qui s'associent temporairement pour chaque projet rend l'activité de projet « indissociable de la conception et de la mise en œuvre de dispositifs et d'instruments de coopération » spécifiques pour permettre la collaboration (Arab, 2018, p. 227).

Les réseaux d'acteurs privés et publics internationaux très influents se multiplient (C40, Eurocities, Urban20) et reflètent l'enjeu prépondérant des relations internationales (Söderström, 2012, p. 43). Les villes, en tant que lieux de dynamiques sociales, économiques et politiques spécifiques, sont aussi maintenant comprises dans leurs relations d'interdépendance avec l'international. Cette approche relationnelle gagne du terrain face à l'approche qui valorise la compréhension « territoriale [d'] ensembles clos, cernés de frontières et essentiellement organisés par une logique interne » (Söderström, 2012, p. 43). La dimension internationale émerge à la fois dans les sujets de recherche sur l'urbanisme contemporain et dans le domaine politique.

L'approche de l'urbanisme de projet se fait ainsi à l'aune de sa compréhension « comme une activité sociale et [conduit à] centrer l'analyse sur la compréhension des logiques d'action de ceux qui sont au cœur de cette activité (perceptions, représentations, intérêts, enjeux, ressources, contraintes, valeurs, savoirs, interactions, etc.) » (Arab, 2018, p. 220).

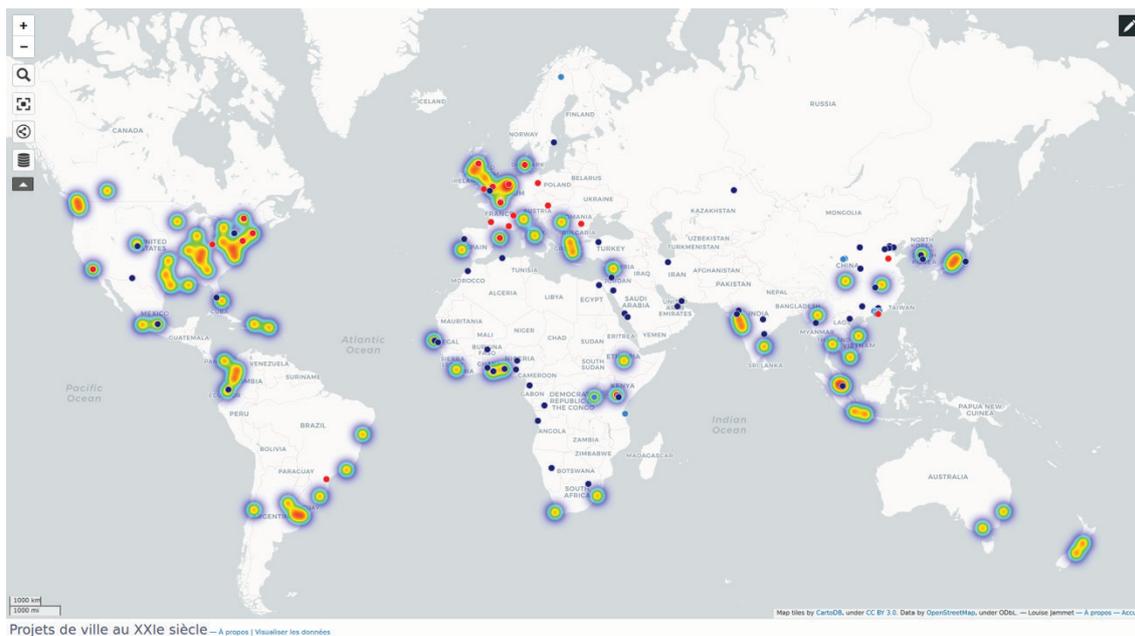


Figure 13 - Carte des villes du réseau « 100 Resilient Cities » et des villes du réseau « Greenfield Cities » de New Cities Foundation (données mars 2020).

La dimension internationale des projets de ville révélée par la cartographie peut aussi se raconter par une géographie de l'action de acteurs impliqués (Figure 13⁹¹ et Figure 14). Des organisations lucratives qui font de la promotion immobilière, des fondations de mécénat qui subventionnent⁹² des projets sur la base d'objectifs de développement qu'ils souhaitent favoriser, des entreprises de conseil et des agences d'architecture et d'urbanisme forment une « *consultocracy* » très influente dans l'urbanisme contemporain (Galimberti, 2019).

En effet, si les projets de villes de tous types brassent de nombreux acteurs issus des sphères politiques, associatives et des professions aux intérêts très divers, et malgré la diversité des situations géographiques, politiques ou économiques, il existe de nombreux acteurs communs à plusieurs projets. Des réseaux de villes, qui fonctionnent comme autant de clubs plus ou moins fermés, sont formés et structurés par certains de ces acteurs qui se spécialisent dans des niches

⁹¹ Figurées sous forme de « *heatmap* », les villes listées sont représentées par des taches qui fusionnent lorsqu'elles sont proches. Apparaissent en bleu et en rouge les projets de ville (respectivement *ex nihilo* et transformées) recensés préalablement. Carte consultable librement en ligne : [https://frama.link/Consultocracy Projets de ville](https://frama.link/Consultocracy_Projets_de_ville).

⁹² Mécénat et organisations lucratives se confondent notamment par le biais des membres des conseils qui les président, souvent des patrons d'entreprises et d'industries directement impliqués dans les multiples secteurs de l'urbanisme, la gouvernance et les nouvelles technologiques appliquées à la ville. Ce trouble apparaît notamment dans les *think tanks*, organisations qui revendiquent une légitimité scientifique tout en portant un discours politique et en ayant l'oreille des puissances publiques. Malgré les revendication d'indépendance intellectuelle et éthique, leurs membres restent des acteurs privés aux intérêts marchands et/ou politiques (Galimberti, 2019, p. 13-14).

des villes qui comptent sur les thématiques ciblées⁹³ et ainsi gagner du crédit et de la visibilité à l'international.

En dehors des fondations ou des entreprises situées en marge de la fabrication de la ville avec une position plutôt d'influence que de décision, d'autres parties prenantes ont une présence internationale et une influence directe sur la fabrication et la planification des villes. Les entreprises de conseil privées, des « consultants », sont présentes dans la majorité des projets urbains mais n'ont pas toujours le même statut ou la même importance (Galimberti, 2019, p. 6). Ce sont de grands groupes internationaux – Deloitte, KPMG, McKinsey&Company, HR&A Advisors – qui endossent le rôle de prestataires sous la direction d'une gestion publique ou sont associés dans des partenariats public-privé. Les plus impliqués ont un rôle de conception et leur expertise technique dans des domaines divers comme la gouvernance, l'urbanisme, l'immobilier, et/ou économique est le socle de la mission qui leur est confiée. Les consultants apportent alors une expertise directe et une capacité de gestion de l'ensemble des entreprises sous-traitantes engagées dans la conception et la réalisation des projets (des entreprises davantage spécialisées dans des domaines spécifiques comme l'architecture, l'urbanisme, la finance, l'ingénierie). Certaines grandes entreprises d'architecture, d'urbanisme et/ou d'ingénierie se sont également fait une place dans les réseaux d'acteurs des projets de ville comme l'agence Foster+Partners ou ARUP. Ils possèdent un rôle très actif à l'international tout en conservant leur ancrage national (Galimberti, 2019, p. 12).

Le maillage formé par l'ensemble de ces acteurs montre l'échelle résolument internationalisée de la pratique et de la pensée de l'urbanisme ainsi que l'influence des acteurs privés sur les projets urbains. Les « acteurs privés du conseil et de l'expertise » sont de puissants agents de la condition internationale des projets d'urbanisme et des projets de ville ; ils sont devenus « incontournables dans la conduite des affaires publiques » et agissent en « promoteurs, voire [en] prescripteurs, décisifs de la circulation planétaire des modèles urbains » (Galimberti, 2019, p. 6) dont l'influence n'est pas à discuter (à ce sujet lire McCann et Ward, 2011). Au sein de cette « *consultocracy* » certaines personnalités et entreprises émergent comme des « références, des personnalités dont la singularité et l'originalité apparaissent fortement valorisées » et se substituent « à la logique du modèle et de la normalisation du modernisme » (Molina, 2014).

⁹³ La *New Cities Foundation* fédère par exemple des réseaux sur la culture (Global Cultural Districts Network) ou un réseau de construction (villes ou quartiers) *ex nihilo* (Greenfield Cities Alliance).

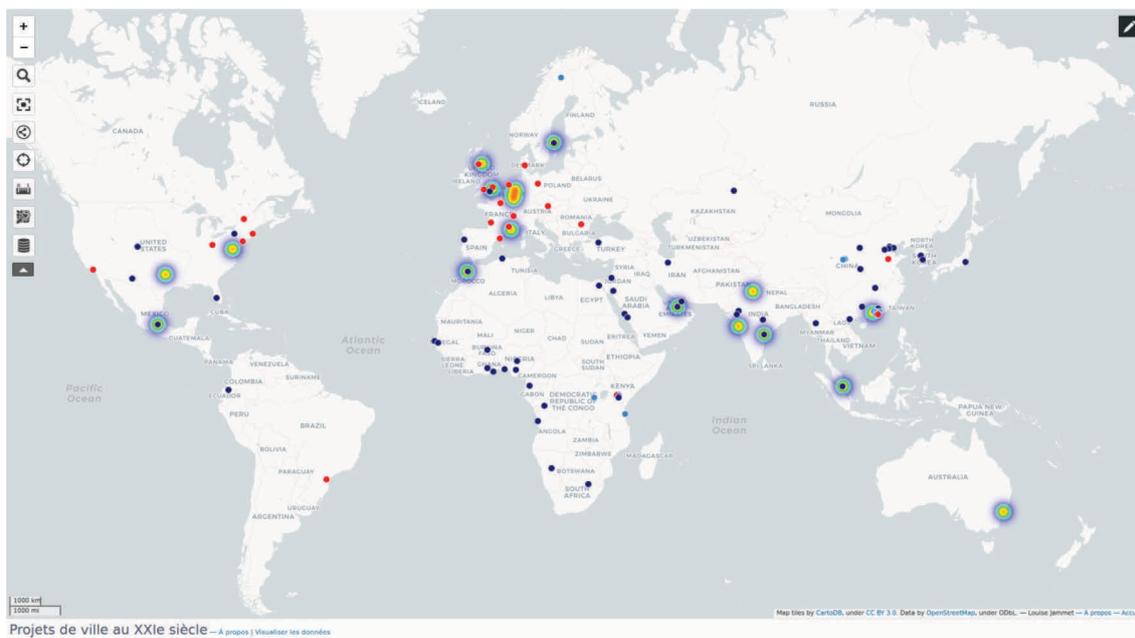


Figure 15 - Carte des projets de la catégorie « urban design » de l'agence Foster+Partners (données du site internet de l'agence, avril 2020).

Par exemple l'activité d' « *urban design* » de l'agence Foster+Partners a une forte présence internationale, autant au Nord qu'au Sud (Figure 15⁹⁴). L'internationalisation et la mise en concurrence des villes les ont mené à considérer « le grand architecte-urbaniste et son projet comme des "emblèmes"⁹⁵ » (Molina, 2014) recrutés pour apporter leur crédit, leur réputation et leur signature. Mais le *star system* est paradoxal, s'il met en avant des personnalités bien identifiées pour leur singularité, les projets sont traversés par un « processus d'uniformisation » qui façonne une « normalisation de la profession » conduisant en retour « les vedettes du *star system* [à jouer] le rôle de normes et d'étalons » (Molina, 2014).

La concentration d'un petit nombre d'acteurs sur un grand nombre de projets découle d'une dynamique qui accorde une grande visibilité et une notoriété aux agences d'architecture et d'urbanisme et aux consultants des projets de ville qui sont en mesure d'offrir des compétences et des moyens complexes (très grands projets, budgets importants, temps longs) aux gouvernements bâtisseurs.

⁹⁴ Figurées sous forme de « *heatmap* », les villes listées sont représentées par des taches qui fusionnent lorsqu'elles sont proches. Apparaissent en bleu et en rouge les projets de ville (respectivement ex nihilo et transformées) recensés préalablement. Carte consultable librement en ligne : <https://frama.link/Consultocracy Projets de ville>.

⁹⁵ BIAU Véronique (1992) *L'Architecture comme emblème municipal : les grands projets des maire*, Plan urbanisme construction architecture (PUCA).

L'urbanisme contemporain est remanié par la pratique du « projet » et les méthodes de planification stratégique. Les acteurs impliqués et la trame de leurs coopérations ne sont pas au cœur de notre recherche, étudiés par ailleurs en sciences politiques et en sociologie des organisations. S'ils restent des rouages importants des changements identifiés, nous nous concentrons sur l'analyse socio-spatiale des projets de ville, pris comme une expression manifeste de l'urbanisme contemporain.

4.5. Hypothèses et modèle d'analyse

4.5.1. Hypothèses

Notre approche de la pensée et de la production de la ville contemporaine prend le parti de mener une recherche sur l'urbanisme des villes projetées pour le futur au XXI^e siècle. Nous étudions la nature, la définition et les caractéristiques de la ville idéale qu'elles portent. Les projets de ville au XXI^e siècle permettent l'étude des doctrines et des idéologies contemporaines dont l'explicitation, la théorisation et la démonstration ne font plus l'objet de productions littéraires et/ou graphiques doctrinaires mais doivent être reconstituées et recomposées à partir des réalisations et des productions discursives des acteurs qui y prennent part.

La crise de l'urbanisme en tant que discipline, la formalisation de typologies pour classer les opérations, les réalisations ou les démarches, l'analyse de la fabrication des discours urbains et les débats sur les enjeux socio-politiques de l'urbanisme contemporain, font partie des grands thèmes qui irriguent la recherche sur l'urbanisme, les mondes urbains et les villes au XXI^e siècle. En d'autres termes, la recherche se centre sur le présent en train de se faire, le savoir en discussion, les pratiques et les méthodes des concepteurs et des décideurs, et les conditions de vie des urbains. En lien avec ces travaux, nos interrogations et nos investigations s'intéressent plus particulièrement à l'anticipation actuelle de l'idée et de la forme de la ville qui sera dans 20, 30 et 40 ans. Aldo Rossi insistait déjà sur la nécessité de voir la ville comme « le produit de systèmes fonctionnels », guidés par des systèmes idéologiques, et comme une « structure spatiale » (A. Rossi, 2016, p. 17). Idée et objet, pensée et forme, la ville est l'objet de réflexions oscillant entre une pensée de son essence et une formalisation de sa forme et de son organisation.

Le contexte de dépolitisation lié à la néolibéralisation des politiques urbaines que nous avons souligné conduit à interroger la notion d'utopie dans le champ de l'urbanisme au XXI^e siècle. La production des villes et les réflexions déployées dans la conception sont explorées au travers des idées qui soutiennent les orientations programmatiques et urbanistiques dans un contexte de forte technicisation des savoirs. De plus, la multiplication des projets de ville dans le monde et la grande mobilité des acteurs de la production urbaine et des savoirs disciplinaires et des idées questionnent l'existence et le partage de pratiques, l'élaboration de modèles théoriques, architecturaux et urbains pour la conception des villes au XXI^e siècle.

L'hypothèse générale de notre travail est que les projets de ville sont une expression contemporaine des théories et des manifestes sur la ville autrefois produits par des professionnels de l'architecture et de l'urbanisme et diffusés dans des textes doctrinaires. L'état de l'art et l'analyse de la littérature relative à l'urbanisme et aux conditions de production des mondes urbains au XXI^e siècle imposent de considérer le contexte économique et géopolitique néolibéral et les outils associés, la planification stratégique et les études prospectives, comme une condition propre à la période étudiée et comme un élément dont l'influence infuse l'ensemble des circuits intellectuels et professionnels de l'urbanisme. Cette condition incline à développer deux hypothèses.

Notre première hypothèse suppose que les projets de ville au XXI^e siècle ne traduisent pas une pensée théorique inscrite dans des écoles ou courants cohérents. Ils mobilisent des techniques et des outils éclectiques, ils sont dépourvus de socle théorique revendiqué et ils ne s'inscrivent pas dans des modèles partagés et soutenus par des doctrines propres à l'architecture et à l'urbanisme. Éparpillés entre « bonnes pratiques », labels et certifications, références normatives et enjeux d'attractivité et de rentabilité, les mécanismes de production valorisent des positionnements prudents, des dispositifs éprouvés et des discours consensuels ; des pratiques dont les emprunts fragmentaires et opportunistes sont dépourvus d'une pensée doctrinaire unifiée. Le modèle, comme la part de « prétention scientifique » (Choay, 1965, p. 16), « exemplaire et reproductible » d'une « image de la ville » qui se construit notamment par la filiation théorique et pratique des projets, ne fait plus sens pour rendre compte de l'évolution des pratiques et des théories en urbanisme.

Notre seconde hypothèse propose que les modalités de conception contemporaine engendrent une méthodologie de fabrication urbaine désincarnée des problématiques sociales et elles

conduisent à une absence de pensée urbaine critique, source d'ambition utopique. L'exploration des enjeux, des formes et des outils de l'urbanisme contemporain a montré que la circulation des pratiques et les enjeux économiques et politiques avaient un impact fort sur la production des idées et des discours sur la ville. L'utopie, définie comme un état d'esprit « en désaccord avec l'état de réalité dans lequel il se produit [et qui] ten[d] à ébranler, partiellement ou totalement, l'ordre des choses qui règne à ce moment » (Mannheim, 1956, p. 124), et l'ambition utopique, que l'on définit comme la volonté d'agir contre l'ordre existant ou de projeter la réalisation d'un autre ordre, sont secondaires voire inexistantes dans les projets de ville qui sont façonnés par des processus davantage négociés et intégrés aux « états de réalité » existants.

4.5.2. Modèle d'analyse

Les utopies fondatrices des « modèles urbains » formaient des ensembles réflexifs et critiques sur l'espace et la société que les chercheurs ont exploré principalement *via* des manifestes et des projets théoriques. Certains récits utopiques, certaines théories architecturales et des modèles urbains ont eu une influence majeure sur l'urbanisme pensé et théorisé, et sur la fabrication des villes au XX^e siècle.

L'exploration du champ des idées dans l'urbanisme contemporain requiert de fonder un modèle d'analyse adapté à la nature singulière des projets de ville au XXI^e siècle. Sans avoir accès un discours théorique et méthodique, il s'agit pour nous de recomposer les productions discursives, figuratives et spatiales des projets de ville comme une expression des idées et des théories sur la ville au XXI^e siècle. Les projets de ville sont tout à la fois des objets planifiés, des représentations idéelles et abstraites, et l'expression d'ambitions et d'intentions ; ils offrent, par l'articulation de discours explicatifs, descriptifs et prescriptifs, la possibilité d'explorer les représentations et les idées sur la ville du futur des concepteurs et des gouvernements qui les façonnent. Nous nous appuyons sur la notion de référentiel, empruntée notamment aux sciences politiques (Godier, 2009, 2016; Muller, 2015), pour construire notre modèle d'analyse.

Notre travail questionne l'adéquation problématique des concepts de modèle et d'utopie pour analyser et décrire le paysage disciplinaire de l'urbanisme à l'époque contemporaine. Choay identifiait en 1965 deux « modèles urbanistiques » qui organisaient les courants de pensée sur la production et l'organisation de la ville au XX^e siècle ancrés dans des récits utopiques nés au XV^e siècle. Chacun couplait une idée de la « bonne » ville définie par ses fonctions, son organisation architecturale et urbaine et son esthétique, à une idée de la « bonne » société associant l'image d'une société harmonieuse et une image archétypale des comportements

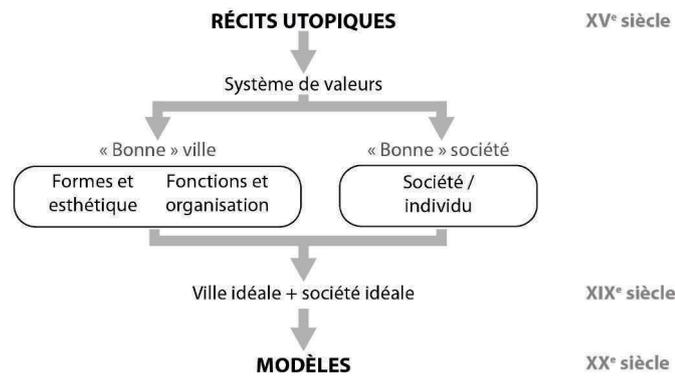


Figure 16 - Schématisation de la notion de modèle dans le travail de Françoise Choay.

individuels ; ils encapsulaient un ensemble d'attributs qui répondaient chacun au même système de valeur (Figure 16). Les théories sur la ville étaient exprimés dans des manifestes littéraires (Choay, 1980) et des textes parfois associés à des représentations graphiques et schématiques de villes et de dispositifs architecturaux et urbains. La variation et la redondance de leurs caractéristiques ont permis de distinguer différents courants et finalement des modèles propres à des systèmes de valeurs cohérents. Les modèles décrits par Françoise Choay ont été définis postérieurement à leur époque d'émergence. Ils n'y étaient alors pas identifiés en tant que tels, mais ils ont cependant formé des courants de pensée importants. Le fonctionnalisme ou le culturalisme rassemblaient des intellectuels autour de principes urbains et architecturaux, de valeurs partagées et d'idées sur la ville et la société. Des générations d'architectes, d'urbanistes, d'hommes politiques et de commanditaires ont repris à leur compte ces ambitions socio-politiques et ces idées sur la ville et la société idéales.

Les modèles urbanistiques ont été façonnés par des « lectures du monde » informées par des systèmes de valeurs hérités de récits utopiques, cristallisés et mis en espaces dans des projets théoriques et des manifestes (Choay, 1965). Les idées politiques, économiques et sociales à l'origine des traductions urbanistiques formelles sont donc intrinsèquement contenues dans les « modèles » qui encapsulent un ensemble de valeurs relatives à l'idée et à la forme de la ville et de la société idéale.

Pour accéder aux idées et aux théories structurantes des projets de ville au XXI^e siècle, la notion de référentiel est éclairante (Cros et Raisky, 2010) et appropriée pour caractériser les productions discursives et formelles. Les documents et discours diffusés par les commanditaires des projets de ville n'explicitent pas une représentation purement théorique et idéale de la ville et de la société comme ont pu le faire des théoriciens ; le référentiel nous permet alors de

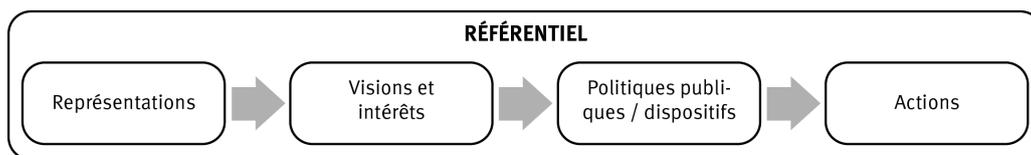


Figure 17 - Schématisation de la notion de référentiel d'après Pierre Muller (2015).

recomposer l'expression des idées et des théories sous-jacentes pour interpréter et caractériser l'urbanisme de planification stratégique au XXI^e siècle. La déconstruction des discours et des projets par la notion de référentiel met en relief les structures idéologiques et pratiques des projets de ville et permet de questionner l'existence d'ensembles cohérents et partagés de représentations et de pratiques en urbanisme à partir des données empiriques.

La notion de référentiel donne une lecture de la façon dont « les représentations agissent sur le monde » *via* des « processus normatifs » (Muller, 2015). Pierre Muller isole quatre sous-ensembles dans le processus qui lie représentations et actions (Figure 17) : les représentations, les visions et intérêts, les politiques publiques et les dispositifs, et les actions. Chacun se rapporte pour nous à une dimension de l'activité de projet :

- Les représentations désignent les descriptions du monde spécifiques aux systèmes de valeurs préalables des acteurs de projet. Dans les projets de ville les représentations décrivent et illustrent la ville du futur imaginée. Elles sont le socle idéologique qui organise et produit des visions et des intérêts idoines quant à la « bonne » ville et la « bonne » société ;
- Les visions et intérêts prennent la forme d'argumentaires motivant les intentions et les objectifs des acteurs des projets de ville et se traduisent en scénarios prospectifs et en « défis et enjeux » qui peuplent les documents promotionnels ; ils formulent une interprétation du futur désirable ;
- Les intentions forgées génèrent et légitiment des politiques publiques et des dispositifs comme la planification d'infrastructures ou la transformation de règles juridiques pour orienter les développements immobiliers ;
- L'ensemble des politiques et dispositifs servent *in fine* à transformer le monde et à agir en accord avec les représentations initiales et « les schémas cognitifs à l'œuvre » (Godier, 2016, p. 122) pour, dans notre cas, produire des projets de ville.

La décomposition de la notion de référentiel en quatre sous-ensembles thématiques nous aide à lire les maillons d'une chaîne qui relie valeurs et décisions, représentations et actions. Ils sont

autant de catégories et d'indicateurs pertinents pour l'analyse des projets de ville en tant que productions idéologiques et urbanistiques.

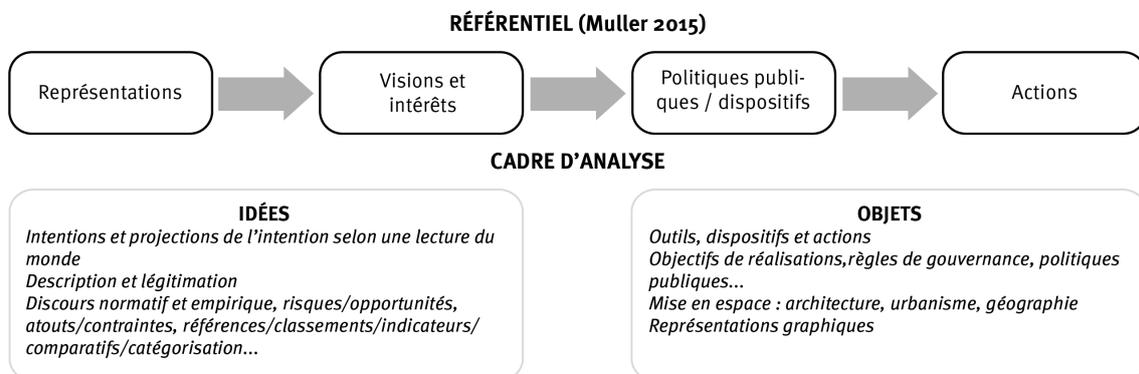


Figure 18 - Schéma et synthèse du cadre d'analyse.

Pour l'étude spécifique des projets de ville, nous différencions dans ce processus deux temps qui se complètent : un premier temps fonde et constitue l'élaboration des motivations, c'est le temps des idées ; un deuxième temps les transforme en actes par l'activité de projet mise en œuvre, c'est le temps de l'objet ; le tout est encadré et conditionné par la représentation idéale de la ville et de la société du futur (Figure 18).

Les représentations, les visions et les intérêts s'énoncent conformément à un système de valeur et en référence à une lecture du monde qui permet de décrire et légitimer ; c'est la part descriptive du référentiel qui sert à décoder et à interpréter le monde et à être en capacité d'agir. Les manifestes d'architecture et d'urbanisme étudiés par Choay se comprennent dans cet intervalle-là, celui des idées. Les politiques publiques, les dispositifs et l'action (la conception et la mise en œuvre) formulent une traduction formelle et opérationnelle des représentations et des intérêts qui les sous-tendent ; ils constituent la part prescriptive du référentiel qui recode le monde et le transforme par le biais des objets produits. Les deux axes analytiques reflètent les mécanismes d'interprétation du monde, de projection et d'action des projets de ville contemporains : en amont se formulent les *idées*, en aval se dessinent les *objets*, sans évacuer la nature processuelle qui les lie.

4.5.3. Cadre d'analyse des projets : les idées et les objets

C'est la combinaison et l'association des deux axes, *idée* et *objet*, qui permet aux acteurs des projets de ville de concevoir la ville et d'agir sur le monde. Tandis que l'idée traduite dans la production de discours reste un acte purement conceptuel, l'objet formalise et donne prise sur le réel pour le transformer, c'est un acte « risqué ». Alain Charre discernait déjà cette dualité en

1984, à propos de la « cité moderne », dont le « projet » et le « dessin » représentaient « deux types de témoins iconographiques de la mise en devenir de la ville » (Charre, 1984, p. 85).

Idées et objets sont deux pôles interdépendants de la pratique de l'urbanisme que nous choisissons d'explorer conjointement. Les outils de la sociologie urbaine (l'analyse documentaire et les entretiens) nous font accéder aux registres de connaissance contextuels, culturels et pratiques. Grâce à eux, nous élucidons la structure argumentaire, idéologique et disciplinaire des projets de ville. En parallèle, les outils de l'architecte (l'analyse spatiale à plusieurs échelles), nous font accéder à une lecture technique et experte de la planification spatiale et à une lecture sensible de la spatialisation des projets et de l'aménagement urbain. L'association de deux entrées analytiques nous permet de questionner parallèlement les données discursives et les données figuratives et spatiales qui composent les projets de ville.

L'histoire des idées sur la ville rappelle que l'essence de la bonne ville a été au centre de débats philosophiques depuis l'Antiquité jusqu'à aujourd'hui. Elle éclaire l'évolution diachronique des théories sur la ville avec les contextes socio-politiques. Pensées en termes d'idéal politique, social, esthétique et technique, les villes théorisées incarnent des façons d'organiser l'espace pour répondre à des enjeux socio-politiques circonstanciés. En même temps qu'ils faisaient l'expérience de nombreux régimes politiques, des intellectuels se sont interrogés sur les liens entre les formes urbaines et sociales jusqu'à proposer de nouvelles formes de sociétés organisées dans les villes idoines. La réflexion sur la ville à partir de la notion d'idéal est une première étape des réflexions qui les ont menés ensuite à codifier et à organiser, au moyen du modèle ou de l'utopie, les idées défendues sur la ville et la société. À partir du XV^e siècle, l'histoire des idées sur la ville s'écrit donc autour de ces deux concepts. S'en suivent cinq siècles de débats idéologiques et scientifiques sur la ville et la société idéales marqués par les transformations politiques, spatiales et techniques. Sans épuiser une histoire de la ville, le regard sur le passé ouvre sur l'attention aux dynamiques contemporaines de transformation des idées et du monde.

Les enjeux, les formes et les outils de l'urbanisme contemporain saisissent les dynamiques au tournant du XXI^e siècle. La production de la ville s'organise alors selon de nouveaux enjeux socio-politiques et la diffusion hégémonique de la pensée gestionnaire libérale puis néolibérale sculptent largement la façon dont les villes sont perçues, vécues et conçues. L'urbanisation

mondiale croissante fait des espaces urbains la norme contemporaine d'organisation sociale et territoriale. Dans les pays du Sud, les processus d'urbanisation sont soutenus par les logiques des cadres sociaux, économiques et politiques des démocraties libérales occidentales. Elles servent de référence pour prouver le rôle positif de l'urbanisation et pour donner des indicateurs de réussite, de bonne santé, et imposer des modèles de gestion. En regard, des travaux critiques dénoncent les effets délétères de la néolibéralisation sur la production des villes et mettent en lumière les luttes qui s'organisent. Ils font le constat d'une dépolitisation de l'urbanisme, nuisible au débat d'idée et qui invisibilise les enjeux sociaux des mégapoles du Sud et des conditions de l'urbanisation des zones rurales. Dans le monde occidental, les transformations des manières de produire la ville s'illustrent particulièrement dans la figure de l'« urbanisme durable ». L'urbanisme contemporain est notamment marqué par le recours à des stratégies et des méthodes, la planification et la prospective, vouées à guider les concepteurs et les responsables politiques dans la compétition économique désormais appliquée aux villes.

L'état de l'art rend compte de quatre entrées thématiques des recherches sur la ville et l'urbanisme au XXI^e siècle. Elles explicitent l'évolution des pratiques et de la discipline en étudiant les théories, les caractéristiques, les récits et les conditions de la production urbaine contemporaine. Des béances théoriques dans de nombreux projets urbains sont analysés comme une crise de la discipline de l'urbanisme initialement construite sur des théories socio-spatiales chargés d'idéaux politiques. L'analyse des caractéristiques des projets urbains conduit à la construction de catégories et de classements. Elles distinguent des attitudes portées à la fois sur modes de pensée et d'action mais qui se comprennent toutes dans le cadre d'une idéologie de l'ère de l'urbain (« *urban age* ») (Brenner et Schmid, 2015) qui tend à normaliser les pratiques dans lesquelles « l'espace ne tient plus le rôle d'outil singulier de changement social » (Carriou et Ratouis, 2015). Les idéologies urbaines au XXI^e siècle sont sondées au prisme des productions discursives. Cette approche est un moyen de comprendre l'action des concepteurs, l'émergence ou la consolidation de courants de pensées et les rapports de pouvoir à l'œuvre dans la fabrication des villes. Les enjeux socio-politiques des villes sont questionnés par les pratiques contemporaines de l'urbanisme, et par l'évolution des idées et des outils qui orientent ou dictent la conception et la décision. Sont mis en discussion l'effet sur les individus et les sociétés des évolutions des manières de concevoir et de produire la ville, mais aussi la capacité – ou simplement l'intention – des concepteurs et des décideurs à penser la société dans les villes et à organiser les corps sociaux.

La modélisation de notre objet de recherche, le projet de ville, s'inscrit dans les dynamiques d'urbanisation à l'échelle mondiale. La ville s'impose comme forme privilégiée d'habitat depuis les années 2000 et pose la question de son devenir dans le futur, aux horizons 2030, 2050. Face aux enjeux de l'aménagement des villes historiques occidentales et la construction de nouvelles villes dans les pays en cours d'urbanisation, la maîtrise de l'aménagement territorial est envisagée à long terme par les autorités publiques, les acteurs privés et les services spécialisés, privés et publics. Le projet de ville se distingue dans notre travail par l'articulation de la planification à long terme d'une transformation ou d'une création urbaine, à l'échelle d'une ville entière. Les projets de ville sont une expression contemporaine des théories et des manifestes sur la ville autrefois produits par des professionnels de l'architecture et de l'urbanisme et diffusés dans des textes doctrinaires ; ils invitent à explorer la part d'utopie qu'ils incorporent et leur inscription dans des modèles urbains.

PARTIE II.

FORMES URBAINES CONTEMPORAINES :

HUIT PROJETS DE VILLE

Notre approche des formes et des pratiques contemporaines de l'urbanisme par les projets de ville postule l'existence d'un corpus initialement délicat dans sa définition. Nous avons fait le choix d'éclairer les discours théoriques et idéologiques dans les projets de ville par une étude de cas qui nous donne accès la pratique de l'urbanisme de planification au XXI^e siècle et à la mise en œuvre des idées retransmises dans les documents de projet. C'est davantage la traduction des idées dans la planification stratégique lisible *via* l'étude de cas que les idées défendues en étendard par les professionnels de la ville qui nous importent. Comment la ville est-elle effectivement planifiée pour le futur ; quelles idées et quelles valeurs sont défendues par les commanditaires et les concepteurs ?

La deuxième partie est une entrée dans l'analyse de l'objet au cœur de notre recherche, le projet de ville. Elle se compose de trois chapitres.

Le chapitre 5 décrit notre méthodologie pour l'étude de cas. Elle repose sur la capacité des projets de ville à témoigner des dynamiques, des idéologies, des savoirs et des pratiques pour penser la ville au XXI^e siècle. Notre méthode d'investigation est ajustée pour recueillir et analyser des données à la fois sur l'objet projeté et sa représentation idéale. Elle associe une étude documentaire systématique à une enquête par entretiens et des observations pour trois cas étudiés. Pour cela, elle combine les approches de la sociologie urbaine et des études spatiales architecturales et urbaines.

Les chapitres 6 et 7 sont consacrés à une analyse monographique critique des huit cas d'étude retenus. Le chapitre 6 présente les quatre projets de ville *ex nihilo* : Xixian New Area (Chine), Masdar City (Émirats Arabes Unis), Amaravati (Inde), Konza Technopolis (Kenya). Le chapitre 7 présente les quatre projets de villes existantes en transformation : Imagine Boston 2030 (États-Unis), Hong Kong 2030+ (Chine), Nairobi 2030 (Kenya), Bordeaux Métropole 2050 (France). Chaque présentation de cas comprend une mise en perspective historique et politique des contextes locaux ainsi qu'une présentation des jeux d'acteurs spécifiques. Nous y initions la

lecture des discours et des stratégies spatiales de chaque projet. Des cartes présentent une mise en situation territoriale complétée par des descriptions des enjeux des projets ; des ressources graphiques permettent d'appréhender leurs dimensions et leurs caractéristiques urbaines et esthétiques. Les présentations analytiques détaillées rappellent et illustrent la condition partagée des projets de ville au XXI^e siècle tout en alimentant les connaissances particulières sur ces projets dans le champ de la sociologie urbaine, de l'urbanisme et de l'architecture contemporaine. Les huit projets analysés agissent en révélateurs de la diversité géographique de l'objet à une échelle internationale ; ils sont des avatars d'une typologie duale entre projets de ville *ex nihilo* et projets de ville existante en transformation.

CHAPITRE 5

Méthodologie

Notre méthodologie repose sur le choix raisonné de huit cas d'étude pour accéder aux façons de penser et de fabriquer la ville et d'y projeter l'organisation d'une société. Elle nous permet d'approcher les modalités et les pratiques contemporaines de conception de la ville pour le futur à l'échelle internationale et d'explorer les logiques et les enjeux et de la production théorique et pratique de l'urbanisme au XXI^e siècle.

Nous mettons en œuvre une combinaison de techniques d'investigation qualitatives pour le recueil des données et l'analyse intègre les outils de la sociologie urbaine et ceux de l'analyse spatiale.

5.1. L'étude de cas comme méthodologie

L'étude de cas est la méthodologie privilégiée car elle donne accès en même temps à la mise en discours et en image, et à la traduction opérationnelle planifiée des idées sur la ville du futur au XXI^e siècle dans les projets de ville. En architecture et en urbanisme les projets sont des supports fréquents de la transformation du monde car ils portent en eux un regard sur le passé et une vision pour le futur. Il est donc logique d'y puiser les observations du monde contemporain de l'urbanisme, sa pratique et ses théories. Pour analyser un objet contemporain et en permanente évolution sous nos yeux durant la thèse, l'étude de cas permettait l'observation de la transformation du monde contemporain en train de se faire et donnait accès à une lecture à la fois singulière et transversale des projets de ville à l'échelle internationale.

Elle se porte sur les deux types de projets de ville distingués : les projets de ville *ex nihilo* et les projets de ville existante en transformation. La typologie traduit l'existence de deux logiques distinctes mais elle reconnaît néanmoins l'existence d'un référentiel partagé entre les deux types : ils forment un ensemble dont l'analyse des soubassements idéologiques et des pratiques permet d'élucider les logiques de l'urbanisme contemporain.

Nous étudions quatre cas par type ; ils sont choisis pour leur représentativité des contextes géopolitiques mondiaux (Asie, Péninsule Arabique, Afrique, Europe, Amérique du Nord) et leur témoignage de la diversité des raisons qui motivent leur conception et leur construction (Figure

19). Leur intérêt est de rendre visible la typologie des projets de ville tout en donnant accès à la diversité des cas particuliers. La méthode inductive d'exploration de chaque cas lors de la fabrication de la typologie, d'abord par des lectures exploratoires de documents de projets de ville a permis de choisir des cas au fort « potentiel d'apprentissage » (Stake, 1994) parmi l'ensemble établi des projets de ville au XXI^e siècle.



Figure 19 - Carte de situation des huit cas de projets de ville étudiés.

5.1.1. Projets de ville *ex nihilo* : quatre projets de territoire

Rassemblés par un principe de création d'une ville nouvelle, et situés à proximité de grandes villes existantes, les projets de ville *ex nihilo* se révèlent comme des réponses stratégiques aux enjeux locaux spécifiques d'un territoire tout en projetant la vision d'une ville autonome dans le futur.

Ils poursuivent la réalisation d'une ville comme une entité pleine et complète. Il ne s'agit pas d'adjoindre un quartier d'affaires⁹⁶ ou une zone de mixité fonctionnelle aux objectifs écologiques⁹⁷ à une ville ou une métropole existante, aussi grandes ces réalisations puissent-êtrre. La ville devient en conséquence le projet en soi emmenant avec lui la complexité intrinsèque de définition même de la notion de ville. En effet, la planification ne pense pas

⁹⁶ Par exemple GIFT City (Gujarat International Financial Tec City) en Inde.

⁹⁷ Par exemple Kashiwa-no-ha Smart City dans la métropole de Tokyo au Japon.

seulement la place des choses mais pose la question des buts poursuivis : pourquoi construit-on une ville nouvelle, quelles ambitions y place-t-on ou à quelles exigences doit-elle répondre ? La ville comme organisation spatiale et aussi, et surtout, sociale est alors en question, et si des intellectuels depuis l'Antiquité ont proposé des réponses sous forme de récits utopiques ou de traités théoriques et philosophiques, les projets de ville *ex nihilo* répondent-ils ou tentent-ils de répondre, et de façon nouvelle, à cette articulation et si oui, comment ?

L'étude des projets de ville *ex nihilo* qui visent la construction d'une ville *comme* projet pose donc de manière fondamentale la question du projet politique et social poursuivi au travers de la conception et de la construction spatiale.

Xixian New Area est un « projet de villes »⁹⁸ qui rassemble cinq projets de ville *ex nihilo* thématiques en périphérie de Xi'an dans la province du Shaanxi en Chine. Il est composé de Qinhan New City, Jinghe New City, Fengxi New City, Fengdong New City et Airport New City. Xixian New Area a d'abord été un projet de métropolisation et d'extension urbaine entre la ville de Xi'an et la ville proche de Xianyang dans les années 2000 avant d'être porté à une envergure nationale entre 2011 et 2015 sous l'autorité de Xi Jinping lorsqu'il place le projet au cœur du développement des Nouvelles Routes de la Soie. C'est aujourd'hui un des projets d'urbanisation majeur en Chine par sa taille, son rayonnement régional et son aura politique mais il reste confidentiel dans la recherche et dans la presse à l'international car tourné vers le marché chinois. Xixian New Area expose les dimensions politico-économiques et socio-spatiales du tournant urbain contemporain dans le contexte chinois.

Masdar City est le projet d'un prototype de ville aux ambitions écologiques et technologiques sur le territoire de la ville d'Abou Dhabi aux Émirats Arabes Unis (EAU). La construction, selon les plans de l'agence Foster&Partners, est entamée depuis 2008 mais freinée par la crise financière mondiale et le ralentissement économique des EAU. La ville est une vitrine et un laboratoire pour la recherche et la mise en œuvre de nouvelles technologies et dispositifs architecturaux et urbains destinés à la construction de villes durables dans le désert au XXI^e siècle. Construite sur le territoire administratif de la ville d'Abou Dhabi, Masdar City est une

⁹⁸ Si nous utilisons généralement l'expression « projet de ville » (sans pluriel pour « ville ») dans notre travail, les caractéristiques particulières du projet Xixian New Area nous inclinent à détourner l'expression générale pour mieux refléter la réalité car le projet est lui-même composé de cinq villes nouvelles.

« initiative » de l'entreprise émiratie Mubadala⁹⁹ et contribue à la réalisation et à la promotion de l'ambition de développement de l'émirat d'Abou Dhabi « Vision 2030 » pour une transition vers une économie de la connaissance. Il témoigne de la place et du rôle des savoirs et des technologies de l'urbain dans l'économie et la géopolitique au XXI^e siècle.

Amaravati est le projet de ville pour la construction de la nouvelle capitale de l'État d'Andhra Pradesh en Inde. Suite à la création de l'État du Telangana en 2014, l'Andhra Pradesh perd sa capitale (Hyderabad) et ses frontières sont redessinées. Le projet de nouvelle capitale porté par le premier Ministre en chef de l'État fédéré entre 2014 et 2019 (N.C. Naidu) vise donc à accueillir les fonctions de gouvernement du nouvel État d'Andhra Pradesh – ministères, administrations, justice – et porte l'ambition de constituer une nouvelle *megacity* au cœur de l'État qui s'étire le long de la côte est de l'Inde. Ne prévoyant pas uniquement la création d'une nouvelle ville, c'est toute une région sur plus de 8000km² dont le développement est planifié et réorienté pour organiser la nouvelle « région capitale » autour de la future ville. Amaravati incarne une ambition à la mesure de villes et capitales nouvelles du XX^e siècle, et transpose au XXI^e siècle l'enjeu politique, social et spatial de la création de nouveaux États fédérés et de régions qui revendiquent une certaine indépendance.

Konza Technopolis est un projet de ville *ex nihilo* présenté comme la première « *smart city* d'Afrique » et développé par le gouvernement Kenyan principalement grâce à des partenariats public-privé. Le projet est situé à 60km au Sud-Est de Nairobi, la capitale, et il répond à une stratégie de diversification et de positionnement économique tourné vers les technologies de l'information et des communications et l'économie de la connaissance. Il prend place dans une stratégie nationale (*Kenya Vision 2030*) et illustre l'influence des modèles occidentaux dans les pays émergents concernant, entre autres, l'aménagement et le développement urbains.

5.1.2. Projets de ville existante en transformation : quatre villes mondiales

Les projets de ville existante en transformation planifient un ensemble d'actions, opérationnelles et réglementaires, et organisent les stratégies d'évolution de leur tissu urbain et de leurs politiques urbaines. Chaque ville est issue d'une histoire longue, de constructions politiques et d'évolutions spatiales particulières mais elles s'attachent aujourd'hui à des enjeux

⁹⁹ L'entreprise Mubadala appartient au gouvernement de l'émirat d'Abu Dhabi, une monarchie héréditaire.

analogues pour leur évolution future. Ils s'inscrivent tous dans une nécessité d'adapter l'existant, en le transformant, à de nouveaux besoins, de nouvelles normes ou de nouveaux impératifs.

Les quatre cas d'étude proposent un projet pour anticiper la transformation de la ville existante à l'horizon 2030 ou 2050. L'horizon temporel choisi dépasse celui de la mandature politique, généralement comprise entre 4 et 5 ans, et le projet propose une orientation, des actions et jusqu'à une planification des étapes et des chantiers de transformation sur 15 à 20 ans. L'originalité de ces projets réside alors dans cette temporalité qui transcende les agendas électoraux et propose, pour répondre à des problématiques futures, de transformer la ville existante définie par une cohérence territoriale et politique. Les échelles varient de la municipalité à la métropole régionale mais les projets sont toujours placés sous une autorité unique : nos quatre cas présentent deux municipalités, une métropole de 28 municipalités, et une région administrative spéciale chinoise.

La transformation des villes existantes dépend des pouvoirs politiques initiateurs qui y insufflent une direction, des intentions et des ambitions fortes, charge aux gouvernements suivants de maintenir les objectifs ou de les revoir¹⁰⁰. À la manière de l'étude menée sur les projets de ville *ex nihilo*, l'étude des projets de ville existante en transformation questionne les ambitions politiques contenues dans la planification des transformations urbaines parallèlement aux méthodes employées et aux actions planifiées. Les constructions théoriques et les pratiques propres aux acteurs des projets organisent la perception de l'existant, les transformations projetées et la projection dans le futur de la ville. L'étude des projets de ville existante en transformation qui mettent la ville *en projet* interroge la réception d'un patrimoine urbain à l'époque contemporaine et la projection d'une idée de la ville idéale articulée à la réalité de la ville existante.

Imagine Boston 2030 planifie les évolutions de la ville de Boston (États-Unis) à l'horizon 2030. Il trouve ses racines dans l'élection d'un nouveau maire démocrate en 2014. Le projet est élaboré entre 2015 et 2017 pour le compte de la municipalité par le cabinet de conseil privé HR&A

¹⁰⁰ C'est pourquoi certains projets initiés dans les années 2010 ont finalement été abandonnés faute, entre autres, de continuité politique comme Montréal 2025 ou les cités-jardins du XXI^e siècle au Royaume Uni, Ebbsfleet et Bicester.

Advisors associé à l'agence d'architecture Utile Design. Présenté par la ville de Boston comme « le premier projet de planification stratégique depuis 1965 », il vise à organiser les différents services de la ville autour d'un objectif commun de développement et de planification urbaine afin de « favoriser la croissance » et « promouvoir la justice sociale ». Le projet présente le cas type d'une ville occidentale riche à la recherche d'un nouveau stratégique pour assurer son développement économique.

Hong Kong 2030+ est un projet de ville à l'échelle du territoire de la région administrative spéciale (RAS) de Hong Kong qui est dirigée par un conseil législatif présidé par le chef de l'exécutif désigné par le gouvernement chinois. Initié en 2016, neuf ans après la rétrocession du territoire par les britanniques à la Chine, le projet rompt avec le rythme de planification décennal précédent et propose une « vision planificatrice et stratégique qui transcende 2030 » pour penser et organiser l'urbanisation et le développement de son territoire péninsulaire et contraint. La Chine continentale devient le point focal de développement en vue d'une intégration et d'une relation plus étroite commercialement mais aussi politiquement et socialement. Le projet y figure les implications géopolitiques de l'aménagement urbain et territorial entre l'Occident, la Chine et ses régions administratives spéciales.

Nairobi 2030 est le projet de transformation de la capitale du Kenya. La ville se confond avec le territoire du comté urbain de Nairobi (*Nairobi City County*) qui possède le double-statut de municipalité et de comté ; il est dirigé par un gouverneur élu et une assemblée suppléée par des élus de quartier. Le projet est conçu entre 2012 et 2014 après de profondes transformations politiques et constitutionnelles qui donnent à la capitale le statut de comté et l'autonomisent de l'autorité de l'État et du président. Il s'inscrit dans le projet de développement stratégique national plus large, *Kenya Vision 2030*¹⁰¹. Nairobi 2030 a pour but de faire de la ville « une métropole africaine de classe mondiale » au sein d'un pays qui aspire à devenir un « pays à revenus intermédiaires ». Il énonce un plan de développement urbain planifié jusqu'en 2030 qui cible des projets et des actions prioritaires, élabore des normes et politiques urbaines, apporte une stratégie de transferts de compétences et organise leur mise en œuvre (« Outputs », Nairobi 2030, 2014a, p. 1.1). Il a été conçu par l'agence de développement japonaise (JICA). Le projet met en lumière des structures fondamentales des représentations qui lient espace et société

¹⁰¹ Tout comme le projet de ville *ex nihilo* Konza Technopolis.

dans un pays en forte croissance ; elles sont influencées par la pratique de l'urbanisme des villes du Nord qui forgent des standards éloignés des réalités d'un pays en développement.

Bordeaux Métropole 2050 en France est un projet de ville qui dépend de « Bordeaux Métropole », un établissement public de coopération intercommunale, qui regroupe 28 communes. Le projet a été initié sous l'impulsion d'Alain Juppé en 2018 et il a été administré par un conseil métropolitain composé d'élus municipaux. C'est une démarche conduite durant 18 mois par la métropole bordelaise dont l'objectif était d'interroger, d'analyser et de recueillir des représentations du territoire métropolitain à l'horizon 2050. Le projet de consultation prospectif a mobilisé des habitants, des experts, universitaires de la métropole pour tracer les scénarios d'évolution des communes, des usages, des habitats, des emplois, afin d'anticiper les transformations majeures et dresser le paysage des attentes, défis et opportunités à venir. Il n'engage pas d'action concrète mais devait « nourrir les débats et les programmes » politiques des élections municipales de 2020¹⁰². Il révèle la place des discours et des images pour fonder les représentations de la ville dans un imaginaire collectif avant l'élaboration d'un projet opérationnel.

5.2. Une approche internationale comparative

Notre corpus d'étude de cas illustre les régularités au sein du phénomène des projets de ville. Les sous-types sont fondés dans des contextes socio-économiques similaires mais ils conservent des singularités propres à leurs contextes locaux (géopolitique, géographique, historique). Par conséquent, les huit projets de ville choisis s'inscrivent dans des contextes que la recherche en urbanisme explore largement¹⁰³ et, en même temps, leurs caractéristiques particulières permettent d'interroger des thématiques originales ou exclusives à un cas.

¹⁰² Soldées, à Bordeaux, par un changement de majorité municipale en faveur d'une alliance de partis de gauche et de partis écologistes à la suite de 75 ans d'un règne continu de la droite de gouvernement. Les équilibres ont changé dans la même direction dans plusieurs municipalités de la Métropole, modifiant également la majorité au conseil métropolitain en faveur des partis de gauche et écologistes.

¹⁰³ Le plébiscite de la ville durable concerne autant les villes du Golfe Persique et de la Péninsule Arabique que les villes d'Europe du Nord, chacune y cherchant un atout compétitif permettant de se différencier, d'exister et de s'affirmer sur la scène internationale dans un contexte néolibéral (Girault, 2016, p. 2; 4). Sont comparées les images de la ville idéale vue comme un moyen d'assurer des réussites économiques (Cugurullo, 2013, p. 85-86) et les objets et slogans qui circulent incarnant ces idéaux plébiscités ; ils sont caractéristiques de l'esprit compétitif qui anime les villes qui y recourent (Reigner et al., 2013).

Nous avons explicitement choisi d'étudier des projets à l'échelle internationale afin de révéler les logiques générales qui structurent le phénomène global des projets de ville et les logiques particulières qui sculptent les projets en fonction des contextes. L'échelle internationale, au cœur de notre réflexion, n'est pas anodine. Elle s'impose au regard des nombreux enjeux de plus en plus partagés à travers le monde (changement climatique, croissance économique, nouvelles technologies). Par ailleurs, « l'international » décrit est une catégorie fréquente dans les discours des acteurs des projets de ville, ils y font constamment référence pour se comparer ou se positionner comme des exceptions dans le paysage de la production urbaine contemporaine qui serait normalisée, uniforme et globalisée (Sassen, 2009; Sennett, 2000). La ville du futur est ainsi plus largement débattue et défendue dans les discours des gouvernements et les projets de ville conçus que par des théories sur la ville.

Ainsi, l'international s'impose à nous à la fois comme une caractéristique de notre objet de recherche (son inscription mondialisée) ; une posture méthodologique que nous adoptons pour croiser les logiques générales et particulières (l'étude de cas internationale) ; une facette du discours déployé par les acteurs des projets (contexte et concurrence internationale).

5.2.1. Différencier et rassembler

Les caractéristiques communes des projets mettent en résonance les buts analogues qu'ils poursuivent : bien qu'ils soient disparates dans leurs moyens et leurs contextes, l'analyse y discerne des caractères partagés au-delà des différences contextuelles de pays fortement diversifiés. La construction de l'objet de la comparaison « par le bas », par addition « *incorporante* » (McMichael cité dans Robinson, 2011a, p. 8), et hors des définitions excluantes, met en lumière une structure narrative commune (Hanakata et Gasco, 2018, p. 4). Le cadre d'analyse créé par la définition de notre objet d'étude permet des croisements inédits et rend possible une analyse « trans-catégorielle » (Robinson, 2011a) pour étudier l'urbanisme contemporain. L'étude de cas est menée en adaptant nos « schémas d'interprétation » pour conduire une comparaison sur des cas *a priori* fortement différenciés (Tapie *et al.*, s.d.).

Les huit cas retenus pour l'analyse illustrent notre typologie tout en présentant des cas particuliers insérés dans des contextes uniques. La comparaison met en exergue la variation des caractéristiques internes des projets – leur situation géographique, leur contexte, leur histoire sociale et politique, et leur histoire urbaine et territoriale – et nous confronte aux difficultés des « effets d'échelle » (distinguer ce qui relève des contingences locales et des dynamiques internationales) (Tapie *et al.*, s.d.). Elle requiert par conséquent de procéder à une

contextualisation poussée pour mener une analyse comparative cohérente qui tire profit de cette variabilité comme une donnée signifiante. L'attention aux formes politiques et administratives des projets de ville s'ajoute à l'analyse des procédés, des pratiques et des intentions portées par les acteurs ainsi que les stratégies adoptées pour les mettre en œuvre, jusqu'aux caractéristiques spatiales et techniques. Les projets se différencient principalement par leurs statuts administratifs et légaux – inhérents aux structures politiques nationales – et par leurs dimensions spatiales et leurs échelles territoriales. Ces paramètres, mis en lien avec les processus de conception et les intentions des commanditaires, illustrent la manière dont les projets de ville répondent à des stratégies locales tout en dépendant de logiques mondialisées.

5.2.2. Contextes socio-économiques et politiques

Notre recherche montre que les singularités socio-économiques et politiques n'excluent pas l'existence de logiques communes ; la contextualisation participe à la compréhension des logiques locales et des dynamiques générales de l'urbanisme au XXI^e siècle.

Les quatre projets de ville *ex nihilo* affichent des ambitions variées mais se rejoignent sur la création de villes nouvelles. Les Émirats Arabes Unis (EAU), l'Inde, la Chine et le Kenya sont quatre pays fortement différenciés dans leurs systèmes politiques mais également d'un point de vue culturel et économique. Ils rassemblent quatre systèmes politiques différents (respectivement une monarchie, une république fédérale parlementaire influencée par un système de castes sociales, une « république populaire » dirigée par un parti unique et un régime présidentiel) mais dont les pratiques en matière de planification sont semblables. À Abou Dhabi aux EAU, en Andhra Pradesh en Inde, et en Chine, les projets émanent de responsables politiques dont les pouvoirs exécutifs sont importants. Ils ont la possibilité d'agir à leur guise et de manière rapide pour sculpter les projets et les mettre en œuvre. Seul le cas kenyan apparaît plus modéré grâce au contrôle délégué des ministères compétents. Par ailleurs, s'ils affichent des taux de croissance de leur PIB similaires, autour de 6% annuels (le PIB des EAU, en baisse depuis 2015, s'en détache), le PIB rapporté aux habitants laisse apparaître la richesse des EAU, la croissance soutenue en Chine depuis les années 2000 et la croissance timide de l'Inde et du Kenya¹⁰⁴. Les réalités économiques diffèrent au même titre que les contextes démographiques, industriels et politiques mais ne limitent pas l'analyse comparative. L'étude conjointe des

¹⁰⁴ Données des comptes nationaux de la Banque mondiale et fichiers de données des comptes nationaux de l'OCDE, url : <https://donnees.banquemondiale.org/> (consulté le 21/01/2020).

données contextuelles et des discours des commanditaires et des concepteurs permet de cerner les logiques singulières et générales du phénomène des projets de ville *ex nihilo* au XXI^e siècle.

Les quatre projets de transformation de ville existante concernent des grandes villes d'importances nationale et/ou mondiale. Leurs stratégies de planification s'inscrivent dans des logiques de compétition internationale influencées par leurs statuts locaux. Nous avons réuni quatre villes insérées dans des contextes nationaux qui se différencient d'abord par leur importance relative dans leur pays, en termes de population et de taille, mais aussi relativement à leurs performances économiques. Boston bénéficie d'une population en moyenne plus aisée et plus éduquée que le reste des États-Unis, la ville s'insère dans la mégalopole urbaine de la côte nord-est américaine et connaît des valeurs et des taux de croissance de l'emploi et du PIB supérieurs aux moyennes nationales. Boston bénéficie donc d'une position dominante lui permettant d'agir proactivement en vue de conserver sa position compétitive, voire exceptionnelle. Dans la même logique, Hong Kong jouit d'une bonne santé économique fondée historiquement sur son développement comme port de commerce et centre financier durant la période coloniale. Cette situation tend cependant à changer à mesure que la région autonome spéciale se rapproche politiquement et administrativement de la Chine continentale. Hong Kong continue de connaître de très bonnes performances économiques mais elles se révèlent de moins en moins importantes vis-à-vis de la croissance économique de la Chine. L'ascendant du territoire hongkongais décroît et fait reconsidérer la planification du développement urbain par les autorités locales. Elle est redirigée, petit à petit, vers le continent, dans un contexte d'accroissement des inégalités sociales et de réflexions sur la qualité de vie en milieu urbain extrêmement dense. Nairobi possède un statut particulier, dans notre ensemble de villes existantes, en tant que capitale nationale et première ville du Kenya en taille et en poids économique. Bien plus que nos autres cas, Nairobi conjugue des intérêts qui débordent son territoire administratif et intègrent ceux du pays dans son ensemble. Cette situation et les attentes qu'elle suscite donnent au projet de ville de Nairobi une dimension qui va au-delà de la compétitivité intra-nationale qui anime les autres projets. D'une part Nairobi est la capitale d'un pays à l'économie en forte croissance mais sa population souffre de grandes inégalités sociales et territoriales ; d'autre part elle aspire à se transformer pour apparaître comme une ville d'importance mondiale, à l'échelle de l'Afrique de l'Est et de l'océan Indien. Les projets de ville qui associent les réalités locales d'habitat précaire ou d'infrastructures déficientes, à une volonté régionale de développement et des ambitions internationales de compétitivité mettent en relief la circulation de représentations et de logiques de projets internationales et interroge

leur application dans des contextes locaux spécifiques. Bordeaux et sa communauté urbaine ont évolué vers le statut de métropole en 2015 qui structure désormais 28 communes au sein de la Métropole de Bordeaux. Les métropoles françaises ont un poids relatif face à la centralisation extrême du paysage urbain, économique et politique français et doivent, pour se construire, fonder leur image en marge du centralisme parisien. En réaction elles se positionnent par exemple sur les thèmes du confort, de la proximité avec la capitale ou des rythmes urbains apaisés. Bordeaux Métropole aspire à devenir toujours plus reconnue nationalement et internationalement mais souffre d'apparaître comme une banlieue parisienne, la connexion ferroviaire à Paris en deux heures étant au cœur des évolutions locales récentes et très médiatisées mais aux effets socio-économiques locaux ambivalents.

5.2.3. Stratégies spatiales et territoriales : à l'échelle du monde

Les huit projets de ville présentent de grands écarts de grandeur et de dimension absolues (démographie, superficie, densité). Les dimensions des projets varient mais c'est bien leur positionnement stratégique politique et économique relatif qui confère à leurs pratiques une unité logique : ce sont des villes et des projets inscrits sur la scène mondiale et ils sont comparables en taille à certaines grandes métropoles (Figure 20, double page suivante). Dans notre corpus complet, Masdar City est le plus petit projet en superficie (6 km² sur le territoire de la ville d'Abou Dhabi de 972 km²) et Hong Kong représente le territoire de projet le plus grand (1 106 km² dont 277 km² urbanisés).

Dans nos cas de projets de ville *ex nihilo*, la superficie de **Masdar City** s'approche de la taille des plus grands arrondissements parisiens voire d'une commune du Grand Paris et elle est comparable à la superficie des autres quartiers de la ville d'Abou Dhabi ; **Konza Technopolis** égale en étendue une commune de Bordeaux Métropole ou d'un quartier de Londres mais se trouve relativement isolée d'autres noyaux urbains tandis qu'**Amaravati** est comparable à la superficie totale de l'*Inner London* (l'ensemble des quartiers centraux de Londres), plus grand que Paris *intramuros*, et s'inscrit dans une région déjà dotée d'une structure urbaine. **Xixian New Area**, composée de cinq villes est le projet de ville *ex nihilo* le plus étendu de notre corpus et se rapproche des superficies des plus grandes métropoles mondiales comme New York et Rio de Janeiro, de plus elle voisine la ville de Xi'an qui compte plus de 8 millions d'habitants.

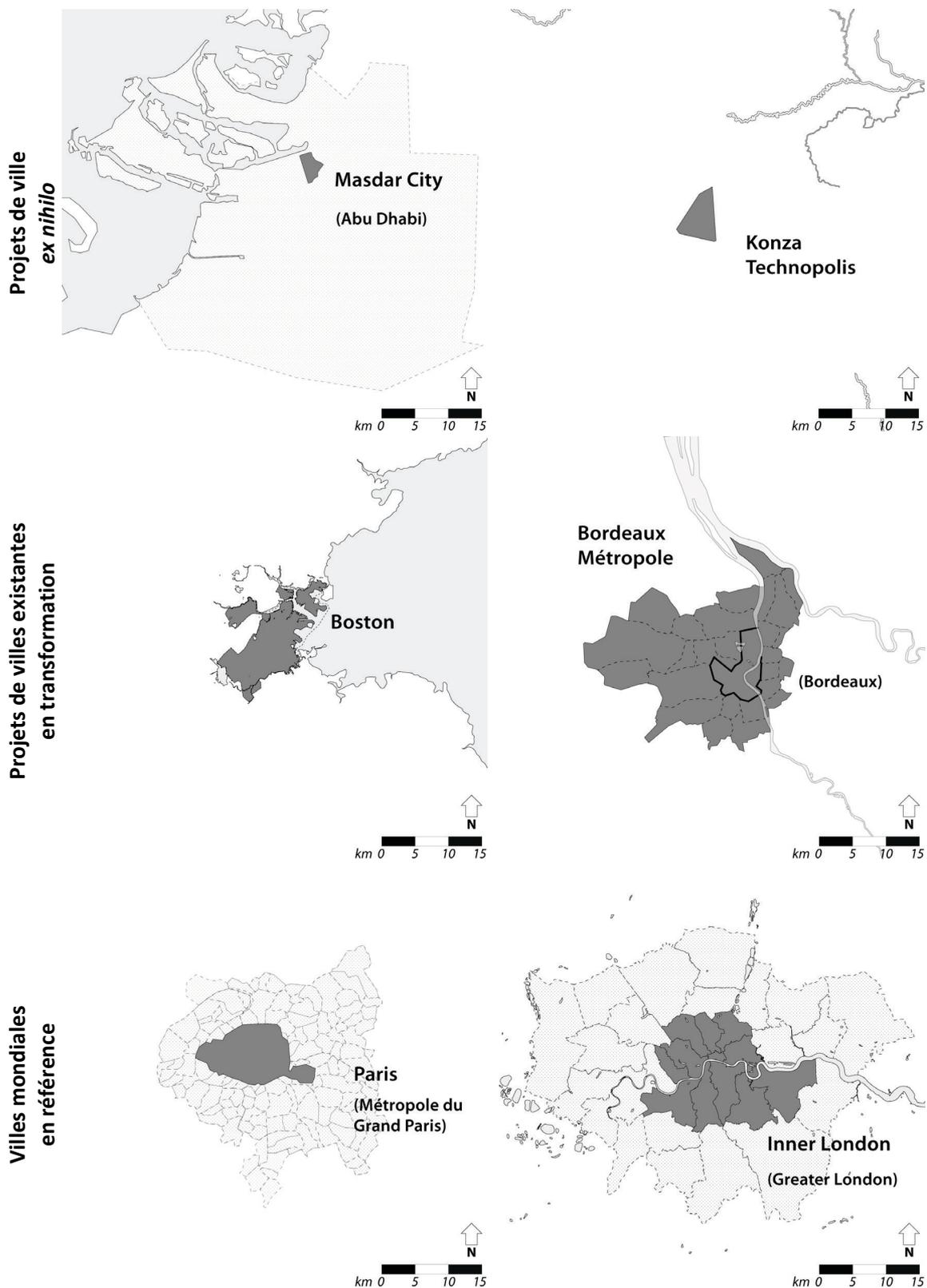
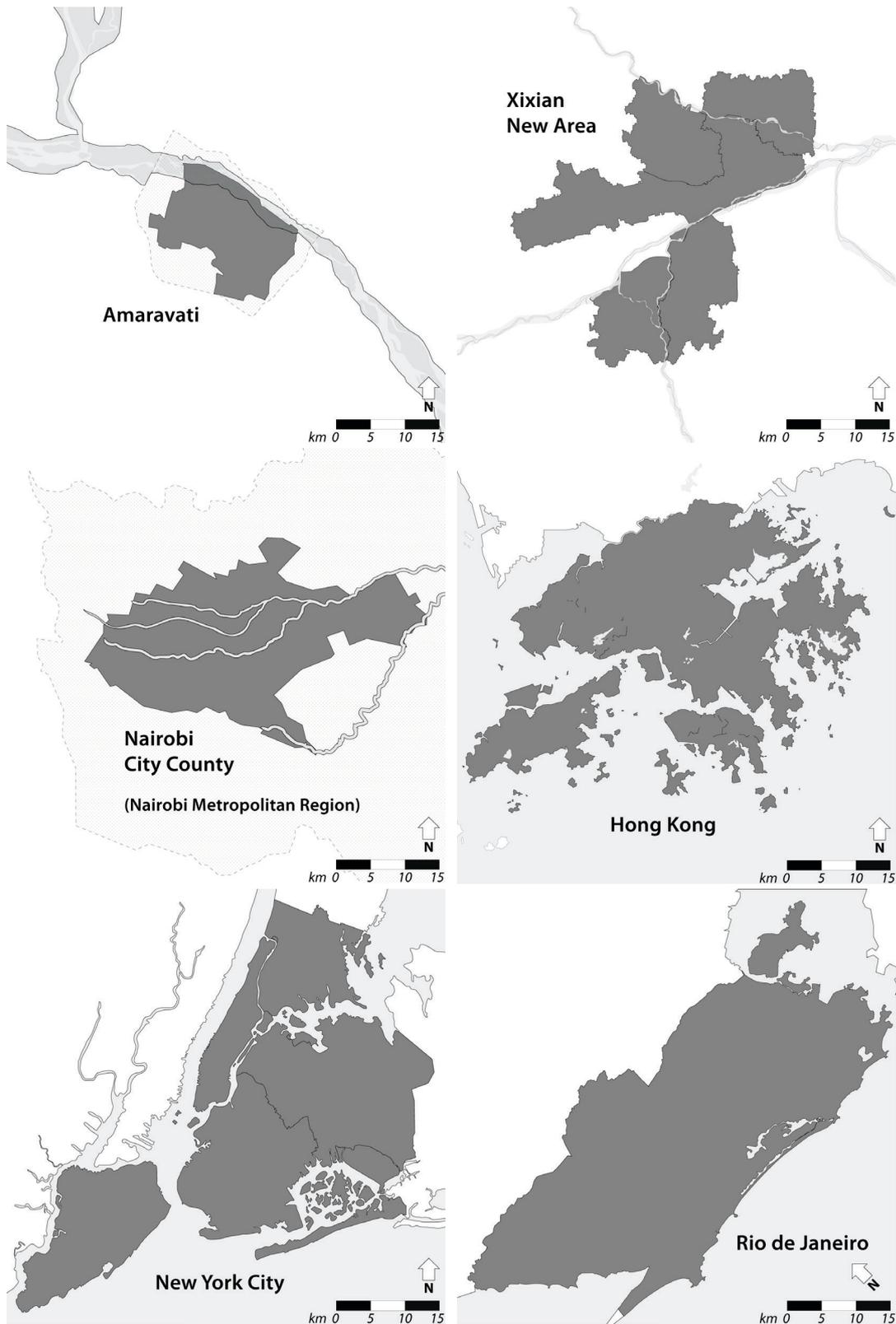


Figure 20 - Tableau comparatif des territoires de projet (surfaces) entre les huit cas d'étude et quelques grandes métropoles mondiales.
Partie 1/2.



Échelle graphique constante, Nord vers le haut. Tableau, partie 2/2.

Dans nos quatre cas de villes existantes en transformation, **Boston** est le plus petit territoire municipal, à l'échelle de Paris *intramuros*, mais la ville est directement entourée par d'autres villes américaines (dont la célèbre Cambridge) et fait partie d'un continuum urbain très étendu qui suit la côte atlantique jusqu'à Washington, surnommé la « *BosWash* ». **Bordeaux Métropole**, qui rassemble 28 communes depuis 2015, forme un ensemble territorial d'une superficie comparable au Grand Paris qui assemble lui quatre départements franciliens. **Nairobi City County** et **Hong Kong** sont deux territoires de projet très étendus qui possèdent chacun en réalité plusieurs noyaux urbains plutôt qu'une continuité bâtie, leur étendue doit par conséquent être nuancée. Ils administrent de très grands territoires à la mesure de leur statut politique, proche de régions et directement sous le rang national¹⁰⁵ : Nairobi avec le statut de « comté urbain » ; Hong Kong, à la manière d'une seule ville-état, en tant que région administrative spéciale de la Chine, à la frontière d'une des régions du monde qui connaît l'urbanisation la plus spectaculaire depuis les années 2000¹⁰⁶. Leurs superficies administratives sont sensiblement similaires à celles de New York City ou Rio de Janeiro tandis que leurs superficies urbanisées (bâties) sont un peu moins importantes, voire beaucoup moins.

Les quatre cas de projets *ex nihilo* étudiés varient fortement par la superficie et le nombre d'habitants projetés (Tableau 3). Cependant, les chiffres annoncés rapportés au nombre d'habitants par kilomètres carrés (km²) témoignent d'une projection de densité d'habitat comparable. La densité est ici mesurée car c'est un des indicateurs redondants dans les communications officielles et elle est souvent mise en relation avec la qualité du cadre de vie et sa forme urbaine. Tous les projets revendiquent un calcul raisonné qui articule un *optimum* entre quantité et qualité ; et malgré des formes urbaines variées, ils laissent apparaître une constante. Cette apparente contradiction nous encourage dans notre travail de déconstruction des représentations à l'œuvre en urbanisme. La construction de l'image de la densité optimale fait donc partie des enjeux spatiaux que nous étudions.

¹⁰⁵ À mi-chemin entre l'échelle municipale et la région administrée par l'État central.

¹⁰⁶ Le Delta de la Rivière des perles en Chine : HILAIRE Eric, et VAN MEAD Nick (10 mai 2016), « *The Great Leap Upward: China's Pearl River Delta, Then and Now* », *The Guardian* [en ligne].

PROJET	SURFACE DU PROJET CONÇU	POPULATION	HAB/KM ² **
Masdar City		0 (2017)	0
		3 500 (2020) ¹⁰⁷	583
	6 km²	50 000 (2050)	8 300
Konza	(1,66 km ² construits en 2019)	0 (aujourd'hui)	0
Technopolis	20,2 km²	200 000 (2050)	9 900
Amaravati		265 056 (2011)*	(1 221 en 2011)
	391 km² (masterplan final)	4 500 000 (en 2050)	11 508
Xixian New Area		1 000 000 (2017)*	(3 676 en 2017)
	882 km² (272 km² urbanisés)	1 200 000 (2020)¹⁰⁸ - (2050)	4 411 (2020) -

*Les chiffres correspondant aux populations existantes reflètent la présence d'habitants sur des sites prétendument initialement « vierges » avant construction.
**Rapport entre la surface du projet de ville et la population projetée à terme. Pour Xixian New Area aucune projection n'apparaît au-delà de celle de 2020 estimée en 2017.

Tableau 3 - Surfaces et populations existantes et projetées des cas de projet de ville ex nihilo

La comparaison des superficies des projets de ville existante en transformation laisse apparaître des écarts importants en valeur absolue qui varie de 1 à 5 entre Boston (127 km²) et Nairobi (578 km² urbanisés) (Tableau 4). Les densités calculées pour chaque ville en rapport à leur surface urbanisée ne montrent pas non plus de régularité. Les villes de notre corpus et, plus largement, celle qui répondent au type existante en transformation sont en effet des villes anciennes et dont les processus d'urbanisation ont façonné des occupations spatiales singulières. Boston et Bordeaux Métropole présentent des profils de villes occidentales classiques (centres denses et franges moins peuplées sauf autour des axes de communication) ; toutefois Boston possède un tissu très resserré et plutôt régulier, tandis que Bordeaux Métropole se targue d'avoir préservé plus de 50% de son territoire de l'urbanisation (presque entièrement dans les communes les plus en frange de la métropole). Avec 277 km² de superficie urbanisée sur un territoire de plus de 1100 km², Hong Kong a le profil le plus surprenant : seul 25% de son territoire est urbanisé car les 75% restants se trouvent sur des terrains non adaptés

¹⁰⁷ REEL Monte (2 novembre 2018), « *The Irresistible Urge to Build Cities From Scratch* », *Bloomberg Businessweek* [en ligne].

¹⁰⁸ Les prévisions sont annoncées pour l'ensemble Xi'an + Xixian New Area pour conduire à 10 millions d'habitants au total. Xi'an compte entre 7 et 8 millions d'habitants en 2018 et les premières phases de développement concentrées sur les infrastructures ne prévoient pas une forte hausse dans un premier temps (Bonino *et al.*, 2019, p. 82).

à la construction par leur relief escarpé. Malgré cela la région administrative spéciale accueille la plus grande population pour une densité résidentielle exceptionnelle, dans notre corpus mais aussi et surtout dans le monde. Enfin Nairobi est aussi inégalement urbanisée, d'une part 16% de son territoire est préservé pour le Parc national de Nairobi et d'autre part les parties de la ville les plus densément peuplées sont les quartiers informels (bidonvilles) très étendus.

PROJET	SURFACE DU PROJET	POPULATION	HAB/KM ²
Imagine Boston 2030		656 000 (2014)	5 149
		724 000 (2030)	5 682
	127,4 km²	801 000 (2050)	6 287
Bordeaux Métropole 2050	570 km²	756 602 (2015)	3 289
	(230 km ² urbanisés*)	930 000 (2035, estimation 2010¹⁰⁹)	4 043
Hong Kong 2030+	1 106 km²	7 320 000 (2015)	26 425
	(277 km ² urbanisés*)	8 220 000 (2043)	29 675
Nairobi 2030	695 km²	3 138 000 (2009)	5 429
	(578 km ² urbanisés*)	5 212 500 (2030)	9 018

* Pour Hong Kong, Nairobi et Bordeaux Métropole nous avons retenu la surface urbanisée pour le calcul de la densité d'habitation, plus cohérente avec notre propos et la réalité bâtie.

Tableau 4 - Surfaces et populations existantes projetées des cas de projet de ville existante en transformation.

La variété des échelles de projet des cas de villes *ex nihilo* et de villes existantes ainsi que la diversité de leurs situations géographiques amènent à lire l'échelle territoriale comme une approche problématique d'un territoire et du projet de ville qui y est projeté. C'est une donnée signifiante spatialement, politiquement et sociologiquement car « les échelles n'existent qu'à travers les pratiques sociales qui les constituent »¹¹⁰. Les discours des concepteurs et des gouvernements mettent en récit et en images leurs représentations scalaires et géographiques ; l'échelle physique entre par ailleurs en résonance avec les ambitions que portent les projets pour les gouvernements et avec les références mobilisées par les concepteurs pour inscrire leur projet sur la scène mondiale. L'échelle géographique entre également en tension avec les échelles géopolitiques et les enjeux économiques mondialisés.

¹⁰⁹ IEDUB, et A'URBA (mars 2012), « Bordeaux métropole en 2030 ».

¹¹⁰ « Scales do not exist except through the social practices by which they are, in fact, constituted », HEROD Andrew, et WRIGHT Melissa W. (2002), *Geographies of Power. Placing scale*, Oxford, Blackwell.

Le panel de cas étudiés offre le moyen de confronter des projets de ville au-delà de leurs dimensions matérielles et physiques. Le profil composite de notre corpus révèle l'intérêt de notre approche problématique axée sur la production des idées et la conception des projets de villes du futur comme un objet conceptuel et urbain qui se construit à plusieurs échelles, de celle du bâtiment et de l'îlot à celle des réseaux internationaux et des hubs de connexion mondiaux.

L'unité d'observation choisie (micro/macro) ne doit pas être confondue avec les propriétés observées à cette échelle (local/global) (Trémon, 2019). Notre approche méthodologique par l'étude de huit cas à l'international croise une observation micro (à l'échelle du projet de ville) et une observation macro (contexte mondial et comparaison internationale) du phénomène même des projets de ville pour étudier les caractéristiques de l'urbanisme de planification au XXI^e siècle à une échelle autant locale que globale.

5.3. Des techniques d'investigation combinées

L'étude de cas est dimensionnée et pensée pour explorer nos hypothèses initiales tout en permettant une récolte de données systématisée. Celle-ci rend possible une analyse en parallèle de nos huit cas tout en restant adaptable et adaptée aux contextes propres aux cas. En croisant les cas et les contextes, nous pouvons alors distinguer les logiques générales qui structurent le phénomène global des projets de ville et les logiques particulières qui sculptent les projets dans leurs contextes locaux. La démarche utilisée ne peut prétendre à une représentativité au sens statistique mais offre une représentation des types structurants des projets de ville qui permet d'en analyser les variations, les caractéristiques, les modalités et les dynamiques. Notre travail de recherche est rendu possible avant tout par la mise en regard de matériaux et de contenus similaires à tous ces projets, indépendamment de leur degré d'aboutissement ou de l'accès des données.

		PROJET	DONNÉES		
			ANALYSE DOCUMENTAIRE	ENTRETIENS	OBSERVATIONS
TYPE	EX NIHILO	<i>Xixian New Area</i>	X	X	X
		<i>Amaravati</i>	X		
		<i>Masdar City</i>	X		
		<i>Konza Technopolis</i>	X		
	EXISTANT	<i>Imagine Boston 2030</i>	X	X	
		<i>Hong Kong 2030+</i>	X		
		<i>Nairobi 2030</i>	X		
		<i>Bordeaux Métropole 2050</i>	X		X

Tableau 5 - Dispositifs de collecte de données selon les cas étudiés.

Le recueil des données et l'analyse reposent sur une combinaison de techniques d'investigation qualitative et intègrent les outils de la sociologie urbaine et ceux de l'analyse spatiale. Au moyen de l'étude des discours et des projets spatialisés, nous analysons la ville pensée pour le futur au XXI^e siècle, ses formes, ses fonctions et sa société. L'étude du projet comme manifestation et traduction spatiale d'un projet politique éclaire par ailleurs les liens entretenus entre la pensée sociale, économique, politique et les formes urbaines.

Différents matériaux sont support de l'analyse. Notons d'emblée que, si nous pouvions mener une analyse documentaire pour chaque projet, le déplacement vers huit destinations n'était pas envisageable ne serait-ce que pour réaliser des observations ou mener des entretiens, c'est pourquoi nous avons privilégié un équilibre dans les dispositifs de collecte des données au sein de chaque type plutôt que l'exhaustivité (Tableau 5).

5.3.1. Corpus documentaire

Notre matériau principal et initial pour la recherche est constitué des documents de projet produits et diffusés officiellement par les organismes en charge de la conception et par les agences publiques. Nous avons mené un travail de récolte rendu parfois fastidieux par la dissémination des informations sur de nombreux sites internet, nous avons privilégié l'accès *via* les sites officiels mais parfois un détour par des plateformes de stockage tierces était inévitable. L'outil proposé par la plateforme archive.org¹¹¹ a été déterminant, voire indispensable, pour

¹¹¹ « L'Internet Archive, un organisme à but non lucratif en vertu de l'alinéa 501(c)(3), entretient une bibliothèque numérique de sites Internet et d'autres artefacts culturels sous forme numérique », url : <https://archive.org/>.

accéder à des ressources en ligne disparues. Il nous a permis par exemple de parcourir des pages internet archivées (la plupart des projets étudiés voyant leur site institutionnel dédié disparaître une fois les projets définitifs publiés) ou de retrouver la trace de documents auparavant mis à la disposition du public mais devenus inaccessibles. Nous avons dressé la liste des documents collectés et analysés pour chaque projet¹¹² afin d'apprécier la production des documents relatifs au projet de ville et de mettre en lumière leur chronologie.

Ils sont étudiés à la fois par une analyse qualitative des discours qui renvoie plutôt au registre des idées ; et une analyse spatiale à partir des documents graphiques, figuratifs et des plans qui se rapporte plutôt au projet urbanistique et architectural.

Les projets de ville existante en transformation communiquent leurs ambitions et leur lecture des enjeux vers les habitants et autres acteurs de la société au moyen de documents promotionnels et de sites internet dédiés. Ils font apparaître clairement trois types de contenus : des données et des informations relatives à un état des lieux de l'existant autant quantitatif que qualitatif ; des scénarios prospectifs à moyen et long terme dont certains extrapolent des données et des évolutions quantitatives tandis que d'autres déterminent des choix politiques de trajectoires et d'objectifs ; des descriptions des transformations et des actions sur la ville du projet. Chacun des trois types de contenus ajoute aux discours argumentatifs des représentations figuratives, graphiques et cartographiques qui soutiennent le propos et illustrent les scénarios et les actions projetées.

Les projets de ville *ex nihilo* donnent lieu à la création et la distribution de contenus promotionnels par les différentes partie-prenantes, les organismes en charge de la conception et les agences publiques. Ceux-ci diffusent des documents et des informations à destination principalement des investisseurs et des futurs habitants et touristes potentiels. Les documents sont généralement moins détaillés que pour les projets de ville existante et, en plus, ils jouent avec le flou des informations sur l'état d'achèvement des projets décrits et représentés. En effet, ce qui est déjà construit se confond généralement, dans les mots et dans les images, avec ce qui est à venir ; un constat éprouvé à Dubaï qui « n'est pas simplement anecdotique : il est symptomatique du territoire. Difficile, en effet, de discerner la part de la ville réelle de celle en

¹¹² Voir le corpus documentaire, p. 495.

devenir lorsque les constructions en projet ont le même statut cartographique que les bâtiments ou îlots existants » (Devisme et Ouvrard, 2011, p. 210). Les sources documentaires sont donc moins fournies en données techniques et pratiques pour les projets de ville *ex nihilo* et elles reposent majoritairement sur des discours idéologiques et doctrinaux.

5.3.2. Analyse des discours

L'analyse qualitative des discours s'est portée sur l'ensemble du corpus documentaire et elle s'appuie sur deux approches complémentaires. D'une part des analyses de contenu pour étudier les formes de l'argumentation (Mucchielli, 1998; Quivy et Campendhoudt, 2006) : structure des discours, organisation interne des documents support et de l'argumentation. Ils nous donnent à voir l'élaboration de la stratégie argumentative au cœur des projets lorsqu'ils s'adressent à leurs publics (habitants, investisseurs, entreprises, touristes). L'analyse des formes des mises en récit est une entrée privilégiée dans la logique de pensée des concepteurs et des commanditaires. Elle donne accès aux points clés sur lesquels s'appuient l'ensemble des discours : ceux-ci forment des charnières, sont repris dans des schémas et diagrammes de synthèse et apparaissent synthétisés dans les mots, adresses et lettres signées de la main des maires, gouverneurs et autres responsables politiques.

D'autre part, l'analyse de contenu est augmentée d'une analyse thématique : pour caractériser la représentation de la ville projetée par les concepteurs et les gouvernements ainsi que la planification de la ville du futur nous avons tenu compte des grandes polarités revendiquées et souvent contenue dans les slogans des projets (ville résiliente, verte, attractive, équitable). Nous avons relevé, collecté et organisé les mentions à six thèmes et leurs mots-clés de manière empirique au fil des lectures exploratoires initiales puis nous les avons affinés et augmentés au fil de nos recherches. Pour cela nous avons été « attentif[ve] aux catégories de pensée qui définissent les sujets et les objets de l'action » (Fijalkow et Casillo, 2017, p. 10). Nous avons donc collecté et caractérisé les projets par rapport à leur positionnement idéologique et pratique autour des thèmes suivants (Tableau 6) :

THÈMES	PROBLÉMATIQUES ET INDICATEURS	CRITÈRES ET CHAMPS SÉMANTIQUES
Spatial	<ul style="list-style-type: none"> • Enjeu de projet ou un paramètre peu pris en compte ? • Qualifications de l'espace • Catégories d'espaces, zoning 	<i>L'espace et l'aménagement spatial, ses descriptions techniques et qualitatives.</i>
Social	<ul style="list-style-type: none"> • L'habitant dans son environnement / l'environnement autour de l'habitant • Qualification d'une société dans le futur • Usages • Figure de l'habitant idéal 	<i>La place de l'habitant dans la ville et la société, les usages et les partages de l'espace. Classe, âge, profession, structure familiale... Transports, loisirs, technologies, lieux de travail/temps de travail...</i>
Présent / Histoire	<ul style="list-style-type: none"> • Qualification de la ville contemporaine • Risques, challenges, défis, difficultés • Opportunités, potentialités, bénéfiques • Place dans l'histoire de la discipline / de la construction des villes 	<i>La qualification du passé, du présent et du futur, et la mise en récit d'une histoire longue. Atouts/contraintes, avant/après, défis/risques</i>
Vision / projet	<ul style="list-style-type: none"> • Relation entre l'urbanisme et l'habitant : servir, faciliter, optimiser • Objectifs poursuivis : le projet comme un outil pour les habitants ou comme un moyen économique / politique / industriel • Vocabulaire sur l'avenir, le futur, la réalisation • Types de discours : de nécessité, de vérité, d'objectivité... 	<i>La place de la notion de « projet » et la mise en œuvre d'une « vision », d'un processus, la mise en récit de l'action. Besoin, devoir, urgent, choix</i>
Modèle	<ul style="list-style-type: none"> • Références (villes, dispositifs, qualités, classement, monitoring...) • Indicateurs et <i>benchmarking</i> • Identification à des catégories de ville • Expression d'une norme (bonne ville, bonne société...) 	<i>La référence à des indicateurs, des modèles et normes et/ou la volonté d'en créer. Modèle, idéal, meilleur, « comme », durable, smart, verte, résiliente, inclusive, Singularité, exceptionnalité</i>
Utopie	<ul style="list-style-type: none"> • Critique de l'existant / réaction en « contre » • Propositions transformatrices 	<i>La transformation de l'existant et ses motivations. Idéal, nouveau, créer, pragmatisme/réalisme, améliorer, transformer</i>

Tableau 6 - Synthèse des thèmes, concepts, indicateurs et champs sémantiques de l'analyse de contenu.

In fine, l'analyse des discours a pour objectif de recomposer la structure argumentaire, et idéologique de chaque projet de ville. Les présentations et les synthèses des huit cas étudiés (chapitres 6 et 7) restituent la manière dont les projets façonnent et pensent leur ville du futur et détaillent leur nature sociale et spatiale.

5.3.3. Analyse spatiale

L'analyse spatiale s'est principalement appuyée sur les productions figuratives, graphiques et cartographiques contenues dans les documents officiels ou présents sur les sites institutionnels, les sites officiels et les sites des équipes de consultants. Elle a été enrichie de recherches annexes au moyen de photographies satellite de services en ligne comme Google Maps ou Baidu Maps¹¹³ ainsi que d'une collecte de visuels issus de la presse et/ou de publications promotionnelles antérieures aux documents officiels que nous avons pris en référence pour cette recherche.

Le défrichage iconographique et la nécessaire objectivation des contenus caractérisent les recherches sur les représentations et les esthétiques de la ville (Grudet, 2010; Moreno *et al.*, 2013; Vanier et Denizot, 2006) tandis que les géographes montrent l'importance des lectures croisées entre la carte, la fabrication du territoire et sa représentation (Gintrac et Giroud, 2014). Notre formation académique et professionnelle d'architecte nous place à la croisée de ces deux approches de l'image et de l'analyse de l'espace conçu¹¹⁴.

L'analyse spatiale s'intéresse à la représentation et à la projection, sur le territoire du projet, des éléments qui composent la planification, c'est-à-dire l'organisation spatiale urbaine proposée par le projet, l'attention aux secteurs que le projet prend particulièrement en considération entre autres, croisé avec les intentions de projets. Par exemple, l'observation d'une organisation fonctionnelle par zone s'éclaire de l'attention portée aux dynamiques spatiales (frontières, quartiers patrimoniaux, relief, axes de transports...). Chaque type de document cartographique est ainsi lu et questionné dans la construction qu'il laisse apparaître du projet de ville, passant sous silence certaines problématiques ou présentant positivement, par la composition graphique, un élément potentiellement controversé. L'expression graphique synthétise la sélection des informations jugées utiles à la conception et celles choisies pour la promotion. Ces

¹¹³ *Alter ego* de Google, Baidu est le moteur de recherche principal en Chine et il intègre la recherche en mandarin qui nous a été utile sur le cas de Xixian New Area.

¹¹⁴ Nous n'avons pas mené une analyse des images dans leur rôle et leur sens (Coulais, 2015; Söderström, 2000) mais une recherche complémentaire sera riche d'enseignements.

informations sont parlantes car « le dispositif graphique et technique en dit autant de la ville qu'un discours d'aménageur » (Fijalkow et Casillo, 2017, p. 10). La lecture et l'analyse des représentations graphiques nous informent sur les références et les visions qui façonnent les analyses menées par les professionnels car elles conditionnent les façons de penser la ville du futur :

« Les représentations abstraites [...] sont liées de façon étroite à la façon de penser la ville : options techniques et méthodologiques de bases, analogies et métaphores utilisées ; elles conditionnent la façon dont pourra être menée l'analyse urbaine ainsi que les résultats de cette analyse. » (Derycke *et al.*, 1996, p. 8)

Les cartes sont un des objets de représentation possible. Dans le contexte des réflexions autour de la ville et de la société idéale, les types de raisonnement mobilisés sont des indices des façons dont leurs concepteurs façonnent leur réflexion à partir de l'existant et nous informent, *via* les opérations de représentation, sur le message qu'ils souhaitent diffuser. Dans les projets architecturaux et urbains, les représentations discursives et graphiques présentent le contexte et les choix effectués. Le récit produit une scénarisation qui organise ensuite la logique de pensée et de compréhension par un observateur. À la manière de guides, les récits « réifie[nt] les lieux traversés [et] impose[nt] progressivement l'ordre du regard » ; ils forgent les notions discutés¹¹⁵. L'analyse de « l'objectivation de l'espace urbain » souligne la place du récit (figuratif et discursif) dans la production de représentations du futur et de la ville. Pour faire exister et transmettre les propositions socio-spatiales issues de ces constructions intellectuelles, les concepteurs s'appuient sur des représentations, figuratives et discursives. Ces représentations suggèrent des choix qui témoignent de l'interprétation et des intentions de ceux qui les produisent¹¹⁶ et sont signifiantes par rapport au contexte et aux acteurs qui s'y réfèrent (Chapel, 2010). Révélatrices des imaginaires liés à l'espace et à son impact sur la société et les individus, les opérations de représentation du réel le transforment et elles y incorporent une idée et un sens.

Cette analyse repose sur les outils de l'architecte et elle est attentive à trois types d'informations : les caractéristiques architecturales et urbaines, les caractéristiques formelles,

¹¹⁵ À propos de l'influence des guides sur la perception et les représentations de l'histoire et des cultures des théoriciens en urbanisme voir Françoise Choay (1980, p. 73).

¹¹⁶ BESSE Jean-Marc (12 septembre 2017), « La cartographie et le projet », Conférence, ENSAPLV, Paris ; voir aussi BESSE Jean-Marc, et TIBERGHIE Gilles A. (dir.), *Opérations cartographiques*, Actes Sud (2017).

les données représentées (Tableau 7). Elle s'intéresse aux images mais aussi aux schémas qui accompagnent les discours dans les projets de ville : schéma des différents « centres d'attraction » dans une ville existante, ou lignes de force d'un territoire pour y inscrire un projet *ex nihilo*. Les dispositifs figuratifs participent à décrire les projets et mettent en récit les arguments spatiaux sur lesquels reposent les projets de ville – en passant sous silence, ou en mettant en valeur.

THÈMES	INDICATEURS	CRITÈRES
Caractéristiques architecturales et urbaines	Typologie urbaine	<i>Géométrie, dimensions, paysage</i>
	Éléments structurants	<i>Limites/connexions, axes, zones, centralités</i>
	Échelles de conception	<i>Quartier, rue, bâtiment, paysage</i>
Forme du document	Esthétique	<i>Couleurs, motifs, symboles graphiques, pictogrammes</i>
	Types de document	<i>Carte, plan, schéma, croquis, perspective, image 3D, photos</i>
	Légendes et données textuelles	
	Données et chiffres	<i>Sélections des données représentées, valeurs, mises en forme</i>
Contenu	Usages représentés	<i>Piétons, cyclistes, commerce, loisirs...</i>
	Fonctions représentées	<i>Espaces verts, bâtiments, commerces, transports</i>

Tableau 7 – Synthèse des éléments de l'analyse graphique et de l'analyse spatiale.

En complément de la lecture des documents graphiques et de leur analyse, nous avons produit des documents cartographiques et des diagrammes pour donner au lecteur une synthèse des projets parfois bavards en illustrations et en explications pour nos études de cas. Ils constituent une forme de restitution graphique de l'analyse globale.

5.3.4. Sources « grises » et contextualisation

Pour chaque cas, l'analyse documentaire a été renforcée par une analyse du contexte historique, géographique et politique. La part historique des développements contemporains ne doit pas être sous-estimée, particulièrement dans le cas des anciens pays colonisés afin de mieux cerner les aspects des « villes nouvelles » qui relèveraient de l'innovation ou d'une continuité historique (Datta, 2015; Moser, 2015, p. 32). Un ensemble de sources « grises » a été mobilisé pour chaque terrain afin d'affiner nos connaissances, d'améliorer par là notre travail de contextualisation et de compréhension des enjeux locaux (presse, blogs en ligne, forums de discussions thématiques) et, dans la mesure du possible, d'accéder à une parole critique. Aussi,

au-delà de la compréhension de chaque projet dans son espace-temps propre grâce aux regards non-experts, nous incluons dans notre analyse des travaux de recherche déjà réalisés sur certains projets. La contextualisation et la synthèse critique des traits historiques, géographiques et politiques révèlent des éléments de contexte forts que nous présentons en amont de l'analyse des discours et de l'analyse spatiale (chapitres 6 et 7).

Le cas des villes *ex nihilo* met par exemple en exergue la complexité des organisations politiques propres à chaque pays et qui sont fondamentales dans la compréhension des intérêts et des représentations locales de la ville et de l'urbanisation. Le cas des villes existantes en transformation met lui en relief l'importance de l'histoire politique et sociale dans la compréhension des représentations des transformations de la ville existante proposées en vue de façonner la ville du futur.

5.3.5. Entretiens et observations

Pour deux cas d'étude notre matériau documentaire a été complété par une récolte de données *in situ* : nous avons mené une série d'entretiens auprès d'acteurs des projets de ville lors d'un travail de terrain pour les cas d'Imagine Boston 2030 et Xixian New Area. Le choix de Boston repose sur la grande disponibilité et la réactivité des personnes sollicitées qui nous permettaient de réaliser un nombre intéressant d'entretiens sur le temps d'une semaine de déplacement. Le second choix de réaliser des entretiens à propos du projet de ville Xixian New Area tient à une opportunité ouverte par l'échange universitaire organisé par Olivier Chadoin entre l'ENSAP Bordeaux et l'université d'architecture et d'urbanisme de Xi'an. Notre participation au voyage et à l'encadrement du workshop en avril 2019 à Xi'an a été l'occasion de réaliser une grande journée d'entretiens et d'observations en compagnie de la professeure d'architecture et d'urbanisme homologue chinoise Chen Jing, ainsi que deux entretiens grâce à Lu Jiangyuan, un jeune docteur Chinois en science politique rencontré à Bordeaux. Dans les deux cas, nous avons ciblé les coordinateurs et les concepteurs (Tableau 8). Le temps court des déplacements à Boston et Xi'an a contraint le nombre des entretiens. De plus, en Chine nous avons dû nous en remettre à nos intermédiaires pour choisir les personnes rencontrées, pour la traduction, et le *tempo*.

	ACTEURS DES PROJETS / CONCEPTEURS	EXPERTS DE LA VILLE / SOCIÉTÉ CIVILE	VISITES / OBSERVATIONS	TOTAL
Imagine Boston 2030	Cheffe de projet HR&A Cheffe de projet Utile Cheffe de projet Imagine Boston 2030 (Bureau du maire) (2 entretiens à 6 mois d'intervalle) Directrice du département de l'habitat (Mairie)	Ex-directeur du BRDA et directeur de la chaire d'urbanisme au MIT Architecte-chercheuse et artiste ayant participé aux animations promotionnelles Responsable du service de l'innovation (Mairie)	Maison du projet de Boston / Ville	
	5	3		8
Xixian New Area	Directeur exécutif du comité administratif de <i>Xixian New Area</i> et président de la Construction et du Développement dans le comité de management de Xixian New Area Urbaniste en chef de Xixian New Area Urbaniste au comité administratif de Fengdong New Town Urbaniste au comité administratif de Jinghe New City	Professeure d'urbanisme XAUAT	Maison du projet de Feng Dong New Town Sites de construction de Xixian New Area	
	4	1		5
Bordeaux Métropole 2050			Ateliers participatifs x6	
Total	9	4	-	13

Tableau 8 - Entretiens et observations réalisés, détail des personnes rencontrées.

L'enquête par entretien enrichit les matériaux de la recherche documentaire. Elle a servi à interroger les acteurs de la conception du projet en suivant une grille d'entretien (Tableau 9) qui reprend les quatre sous-ensembles du « référentiel » comme schématisation du processus de projet : références et ressources ; ambitions et objectifs ; outils et moyens ; processus et action. Le but principal des entretiens était de faire énoncer les liens entre la conception du projet particulier à la ville investiguée et les idées générales en circulation dans le champ de

l'urbanisme par les acteurs de la conception. Les entretiens ont particulièrement mis en relief la singularité et l'originalité revendiquée par les acteurs en tant que telle mais aussi mise en exergue dans une volonté de « faire modèle ».

SOUS-THÈMES	COMPOSANTES	QUESTIONS TYPES
Références et ressources	<i>Filiation</i>	Quelles sont les références théoriques du projet ? Quels enseignements avez-vous retiré de l'observation d'autres projets (quels projets ?) ?
	<i>Exemplarité</i>	Est-ce que votre démarche de projet est reproductible (ou répliquée) ? Est-ce un but du projet ?
Ambitions et objectifs	<i>Idéal et ambitions</i>	Quelles qualités sont primordiales pour la ville idéale (fonctionnelle, efficace, optimisée, résiliente...) ?
	<i>Légitimation, arguments</i>	Qu'est-ce que vous expliqueriez à quelqu'un qui s'oppose au projet ?
	<i>Objectifs</i>	Quels sont les objectifs principaux du projet et comment répondent-ils à la vision générale ?
Outils et moyens	<i>Innovations</i>	Pour vous aider dans la conception avez-vous utilisé des outils préexistants et des façons d'évaluer existantes ?
	<i>Acteurs</i>	Avec quel type d'expert avez-vous travaillé / quels experts ont participé au projet ?
	<i>Conception</i>	Comment avez-vous procédé ? Utilisation des outils : Scénario, prospective, plan ?
Processus et action	<i>Planifier, projet stratégique</i>	Quels étaient les écueils des façons dont on percevait et on réglait les problèmes avant ce projet ? Qu'est-ce qui manquait à la planification ?
	<i>Long terme, futur</i>	Comment le fait de penser le long terme a-t-il modifié vos méthodes de travail et vos prises de décisions ?

Tableau 9 - Synthèse de la grille d'entretien.

Pour le cas de Bordeaux Métropole 2050 nous avons ajouté à l'investigation documentaire la participation à une série de huit ateliers prospectifs qui se sont déroulés sur quatre mois. Nous avons profité de notre statut d'observatrice-participante pour accéder à la fabrication d'un discours sur la ville du futur et l'élaboration de récits sur les processus à l'œuvre. Notre observation-participante des ateliers prospectifs de Bordeaux Métropole 2050 offre une fenêtre de choix sur la fabrication d'images du futur qui servent la démarche de projet et sur les représentations forgées par des participants semi-experts à propos de l'image et l'idée de la ville du futur, entre probabilités, possibilités et aspirations. Les exercices d'imagination qui ont émaillé les huit séances¹¹⁷ illustrent par ailleurs l'usage de procédés et de dispositifs propres à

¹¹⁷ Nous avons assisté à 6 séances sur 8.

la « prospective » et largement plébiscités par les concepteurs et les gouvernements dans l'élaboration de projets de ville.

CHAPITRE 6

Projets de ville *ex nihilo* : la ville *comme* projet

Les projets de ville *ex nihilo* consacrent la place centrale de la ville au cœur des ambitions de nombreux gouvernements contemporains. La conception et la construction de villes *ex nihilo* appellent à lire la production urbaine comme un projet à la fois politique, social et économique et mettent en valeur le rôle de la ville *comme* projet. Elle devient un projet en soi.

Les projets *ex nihilo* se heurtent fatalement à leur statut d'inexistence évidente mêlé d'un statut de promesse seulement agrémenté de quelques preuves matérielles tangibles. Dans nos synthèses nous insistons donc davantage sur les acteurs et intérêts à l'origine du projet dans les conditions économiques, sociales et politiques nationales ; l'analyse spatiale est parfois limitée par la quantité de données disponibles.

La ville *comme* projet est étudiée au prisme de quatre projets de ville *ex nihilo* : Xixian New Area en Chine, Amaravati en Inde, Masdar City aux Émirats Arabes Unis et Konza Technopolis au Kenya.

6.1. Xixian New Area

Socialisme, urbanisme et caractéristiques chinoises

6.1.1. Une recherche en milieu inconnu

Inclure un cas chinois relève du défi méthodologique et pratique. Comme le soulignent de nombreux auteurs occidentaux (Doulet, 2013, p. 7), il n'est pas nécessaire d'être sinologue pour se l'autoriser mais la réalité pratique nous confronte à des problématiques de taille, que ce soit sur le terrain pour converser avec nos interlocuteurs encore peu convertis à l'anglais international ou pour se renseigner ou consulter des sites internet officiels, des rapports et des brochures. Là la langue mais aussi et surtout la structure socio-politique du pays rendent ardue l'appréhension des enjeux par un non-sinologue qui s'en remet alors le plus souvent à des intermédiaires qui imposent nécessairement un filtre à notre compréhension et notre perception du monde. De plus, comme pouvait déjà le souligner John Friedman, la Chine est « devenue la dernière frontière des études urbaines » (2003, p. 745) pour de nombreuses raisons, de l'opacité de son système politique et des résistances sociales, aux difficultés à accéder à des mesures et des statistiques fiables. Plus de 15 ans après, au rythme de ce pays en constante transformation, et alors que le pays s'ouvre sur l'international, le constat reste d'actualité.

Dans notre cas nous avons dû nous contenter le plus souvent de versions en anglais des sites officiels bien moins fournis que les sites originaux en chinois même si, par la consultation régulière par tâtonnement des documents parfois bilingues ou de traductions automatiques *via* différents services en ligne, nous avons pu déchiffrer des informations officielles en mandarin ou bien nous avons appris à repérer dans de longs textes les éléments qui nous intéressent ici. Il nous a fallu aussi naviguer, parfois à l'aveugle, sur des sites et des plateformes entièrement en chinois (baidu.com, kaimalo.com, qq.com) afin de trouver les sources les plus complètes. Les outils de traduction automatiques en ligne nous ont par ailleurs permis de cibler quelques informations clés sur des sites exclusivement en mandarin.

Sur le terrain en avril 2019 nous avons bénéficié de l'aide de personnes relais d'une grande qualité et de grande ressource. Par l'intermédiaire de Chen Jing, docteur en architecture et enseignante en architecture et urbanisme à l'université de technologie et d'architecture de Xi'an (XAUAT), nous avons rencontré et mené des entretiens avec Zheng Bo, urbaniste au comité administratif de Jinghe New City, et Xue Gao, urbaniste au comité administratif de Fengdong

New Town. Chen Jing a été notre interprète entre le chinois et l'anglais mais nous savons que de nombreuses informations n'ont pas pu être fidèlement traduites à cause d'une maîtrise de l'anglais limitée. Nos notes écrites sont ici les seules formes de restitution de ces échanges, et Xue Gao nous a remis un document bilingue de 49 pages présentant Fengdong New Town (Xixian New Area, 2019). Avec Lu Jiangyuan, docteur en sciences politiques dont nous avons fait la connaissance à l'université de Bordeaux, nous avons rencontré Wang Jun (王军), précédent directeur exécutif du comité administratif de *Xixian New Area* et président de la Construction et du Développement dans le comité de management de Xixian New Area, et Chen Mo (陈默), urbaniste en chef de Xixian New Area. Les deux hommes étaient présents en même temps et l'entretien a été mené principalement avec Wang Jun, Chen Mo n'intervenant qu'à ma demande à la toute fin pour dire quelques mots. Nous pensons que la notion d'autorité était ici la principale raison de ce déséquilibre dans la prise de parole. Ici encore, notre intermédiaire a aussi été notre interprète, d'une très bonne qualité, et nous pensons que l'entretien a souffert d'une moins grande perte de qualité. Comme il n'a cependant pas pu être enregistré, nos notes manuscrites sont les seules restitutions exploitables.

6.1.2. Une ville chinoise inscrite dans l'histoire longue et les dynamiques contemporaines

Le territoire de la Chine est polarisé autour de grandes municipalités stratégiques que les plans quinquennaux structurent afin d'organiser le développement économique et urbain du pays. Le projet de villes Xixian New Area, aux portes de la ville de Xi'an, est au cœur des ambitions politiques et économiques chinoises contemporaines et y répond comme nouveau réservoir d'urbanisation potentielle, de logements et d'emplois. Plusieurs intentions résonnent dans ce projet. D'abord, il remplit son rôle de développement du territoire de Xi'an qui doit rayonner et participer à la construction d'un réseau fort de *megacities*. Selon les termes du Bureau national du Recensement chinois Xi'an fait partie des 14 *megacities*¹¹⁸ autour desquelles se structure actuellement le développement territorial chinois (C. Chen *et al.*, 2018, p. 83) afin de mitiger les polarités nationales que génèrent Beijing et Shanghai et répartir ou multiplier des ressources et

¹¹⁸ En 2015 elle est la 14^{ème} ville chinoise qui accueille le plus d'habitants (UN et DESA, 2018a).

des compétences sur un ensemble plus élargi de pôles régionaux¹¹⁹. Xixian New Area répond aussi aux objectifs de planification quinquennale de la Chine et plus particulièrement au développement de « zones de développement prioritaire pour l'ouest » acté en 2012 par le Comité Central lors du 12^{ème} plan, en tant que « pôle régional¹²⁰ ». Ainsi, le projet répond à des ambitions à la fois locales (construire le « Grand Xi'an », ou « *Da Xi'an* », 大西安, en chinois), nationales (réseau de *megacities* et ouverture vers l'ouest) et internationales (Les Nouvelles Routes de la Soie).

Xi'an est une ville moyenne chinoise du nord de la Chine¹²¹. Capitale de la province du Shaanxi (Figure 21, p. 176), elle est historiquement la dernière ville vers l'Orient – ou la première ville vers l'Occident – sur la route de la soie, route emblématique du temps des échanges commerciaux et culturels intenses que la Chine entretenait avec les autres nations de l'Eurasie auxquelles elle était ainsi liée. À sa situation géographique s'ajoute un site favorable entre la rivière Wei, affluent du célèbre fleuve Jaune, et les monts de la chaîne du Qinling dominant la plaine de Loess par le sud le long de la vallée du Guanzhong (Figure 22, p. 179). Elle est surtout, compte-tenu du motif de répartition des grandes villes contraint par la géographie et le climat, une des grandes villes les plus à l'ouest en Chine. Sa position géographique a donné à la ville une importance géopolitique historique, notamment au centre d'un Empire chinois qui s'étendait vers l'ouest, une polarité réappropriée depuis la fin des années 1970 par l'installation du centre géodésique chinois à Jingyang (municipalité de Xianyang) et qui se trouve à proximité d'une pagode renommée pour sa hauteur, son ancienneté et son état de conservation quelques kilomètres au nord de la ville¹²² mais aussi par le développement récent de grandes

¹¹⁹ Le terme *megacities* différencie cependant mal les forts écarts de population entre chacune d'entre elles puisqu'il fixe une limite basse (5 millions d'habitants) sans limite haute. Or si Xi'an compte bientôt 8 millions habitants, Beijing en possède déjà plus de 21 millions.

¹²⁰ THIBAUT Harold, et PEDROLETTI Brice (14 mars 2011), « En Chine, la délicate refonte du modèle économique », *Le Monde [en ligne]*.

¹²¹ Les habitants et observateurs de la Chine distinguent le nord et le sud du pays, notamment en raison de leurs climats différenciés qui ont façonné les cultures locales, lesquelles s'illustrent entre autres par des traditions culinaires basées soit sur la culture du blé (au nord) soit sur celle du riz (au sud). Bien que relativement centrale dans la géographie du territoire chinois pour un observateur extérieur, Xi'an est bien une ville du nord.

¹²² Entretien avec Chen Jing, avril 2019.



Figure 21 - Carte de situation de la Chine, de la province du Shaanxi et de Xi'an.

infrastructures et par la construction d'un récit sur « Les Nouvelles Routes de la Soie »¹²³ (*Belt and Road Initiative*) que le Président Xi Jinping entend développer pour étendre sa présence et son influence sur les continents asiatique, européen et africain (Astarita et Damiani, 2016). Xi'an et ses villes voisines directes, aujourd'hui bien moins développées, ayant été les capitales de nombreuses grandes dynasties chinoises qui ont érigé de nombreux sites religieux et prestigieux, la ville a connu de nombreux noms différents. Le nom qu'elle porte aujourd'hui est attribué au règne Ming (XIV-XVII^e siècles). Cette qualité géostratégique, associée à des événements historiques fondateurs pour la dynastie Han (conquêtes territoriales, III^e siècle av. JC – III^e siècle ap. JC) confère à la ville et à la région entière une richesse patrimoniale et un capital culturel importants.

La ville de Xi'an abritait 3,79 millions d'habitants en 2000 et 6,66 millions d'habitants en 2015 avec une prévision de plus de 8 millions d'habitants en 2020 (UN et DESA, 2018a). Nous attirons

¹²³ En réalité, en Chine il n'est pas question d'une « nouvelle route de la soie » parce qu'il s'agit pour les intérêts chinois de se déployer hors de ses frontières davantage que d'échanger avec des pays tiers (Foucher, 2018; Mongin, 2018). Voir aussi KUO Lily, et KOMMENDA Niko (30 juillet 2018), « *What is China's Belt and Road Initiative?* », *The Guardian* [en ligne].

l'attention ici sur une particularité et une difficulté de l'estimation démographique en Chine. Le système du *hukou* (ou permis de résidence) définit les droits de résidence des citoyens chinois ; il est hérité de l'époque de Mao Zedong et devait réguler le lieu d'habitation de chaque famille. Bien que fréquemment outrepassé, il reste généralement le seul critère retenu dans le recensement des habitants des villes, alors même que de nombreux Chinois y vivent malgré leur *hukou* rural¹²⁴. Les estimations démographiques sont sujettes aux critères retenus en amont mais souvent non explicites car le système du *hukou*, s'il peut être assoupli localement, reste un sujet sensible, opaque et discriminatoire dans une Chine qui connaît un important exode rural (M. Chen *et al.*, 2018, p. 2; Doulet, 2013, p. 11). De plus, rappelons que la notion de ville en Chine désigne un territoire administratif et non nécessairement une réalité basée sur des critères spatiaux.

Xi'an n'appartient pas aujourd'hui aux villes de « rang 1 » (Doulet, 2013, p. 24-25) qui ont des statuts administratifs particuliers (municipalités autonomes des provinces¹²⁵ : Chongqing, Beijing, Shanghai, Tianjin, elles possèdent un niveau de gouvernement directement sous celui de l'État, égale à une province) mais peut entrer dans les villes de « rang 2 » par son importance démographique et économique¹²⁶. Les nombreuses qualités stratégiques attachées à son histoire et à sa position sont aujourd'hui revalorisées à l'aune de nouvelles ambitions.

¹²⁴ Le système administratif du *hukou* en Chine différencie d'une part les résidents autorisés d'une ville, qui peuvent accéder aux services sociaux et aux droits qu'elle procure et, d'autre part, les habitants ruraux dont la résidence est hors des villes (hors du territoire défini comme urbain) ne peuvent prétendre aux droits et services sociaux des villes où ils souhaiteraient résider à moins d'obtenir ce permis, le *hukou* urbain. Pour plus de précisions voir Doulet (2013, p. 9-11) et, sur la manière dont le *hukou* influence les dynamiques territoriales en Chine, voir Lu (2018).

¹²⁵ Voir Charon (2011) pour une présentation diachronique complète de la structure de l'État local en Chine.

¹²⁶ Les villes en Chine, en tant que territoires administratifs, peuvent avoir le statut de municipalité ou de comté en fonction de leur importance. Le statut de municipalité octroie un gouvernement local spécifique.

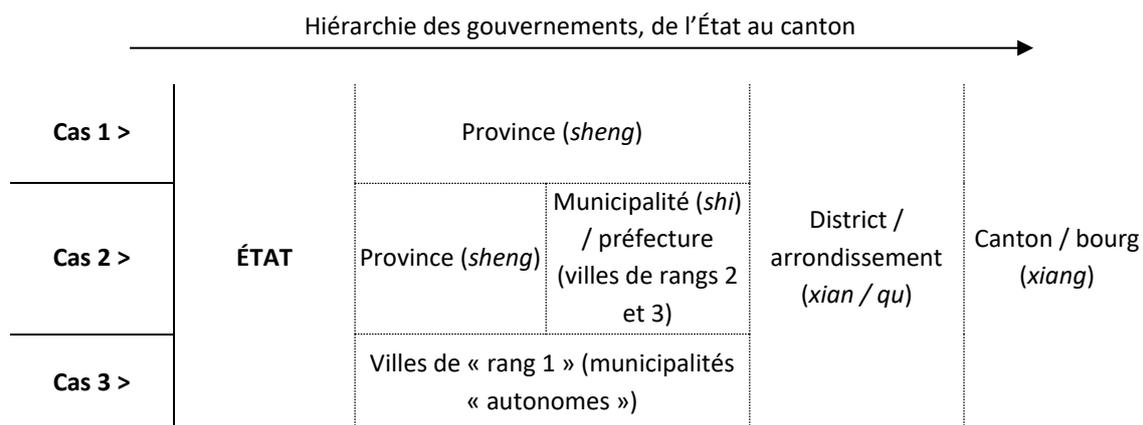


Tableau 10 – Déclinaison (simplifiée) des échelons de collectivités territoriales en Chine, d'après Charon (2011). Cas 1) Hiérarchie du projet Xixian New Area (en position district), Cas 2) Hiérarchie de la ville de Xi'an (en position municipalité), Cas 3) Hiérarchie d'une ville comme Beijing (en position municipalité).

Le projet Xixian New Area est l'objet d'une lutte entre la municipalité de Xi'an et la province du Shaanxi. La ville de Xi'an est importante dans la politique de développement économique et urbain du gouvernement chinois (Chao et Lin, 2020, p. 12) et l'objectif est de limiter le pouvoir de Xi'an sur le projet et de réaffirmer celui de la province qui se place en régulateur (Jaros, 2016) afin d'écartier la municipalité du contrôle du développement territorial et de l'absorption de Xianyang. Le projet de villes supplantant le projet de « Grand Xi'an », Xixian New Area devient un moyen « d'accélérer l'intégration de Xi'an et de Xianyang et la construction d'une métropole internationale de Xi'an » sans l'autonomiser par rapport au pouvoir provincial. Ainsi, « *Xixian New Area est non seulement la clé de l'intégration de la métropole internationale de Xixian et de Xi'an (Xianyang), mais également le centre stratégique du développement de la région occidentale, en particulier du développement du nord-ouest* » (Xixian New Area, 2011) qui s'inscrit plus largement dans une politique de développement « vers l'ouest » (Berta et Frassoldati, 2019, p. 82)

Le projet d'intégration se lit dans la composition du nom du projet de ville qui associe « Xi » (西) de Xi'an (西安) et « Xian » (咸) de Xianyang (咸阳) que l'on retrouve associé en chinois avec les caractères « nouveau » (新) et « quartier, zone » (区) : 西咸新区 (littéralement : Xi-Xian-New-Area).

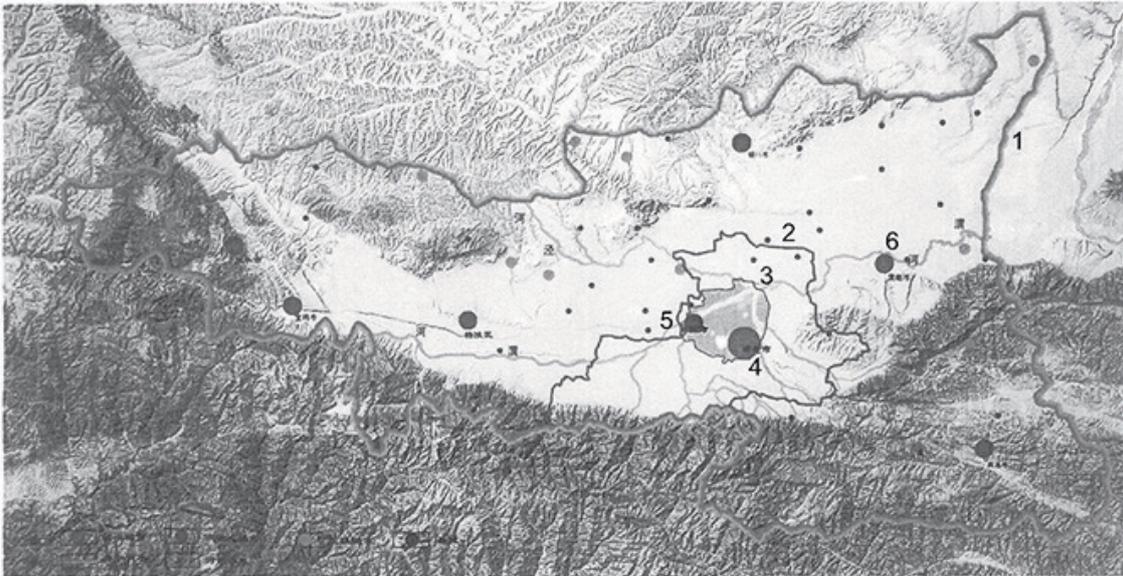


Figure 22 - Le grand territoire de la zone économique du Guanzhong-Tianshui.

Source : Fayolle Lussac (2015).

1) Limite de la zone économique du Guanzhong-Tianshui, 2) Limite du Grand Xi'an, 3) Limite de l'aire urbaine métropolitaine du Grand Xi'an, 4) Xi'an, 5) Xianyang, 6) Ville secondaire.

6.1.3. Des logiques territoriales en prise avec une structure gouvernementale

Le système politique de la République populaire de Chine est organisé autour du Parti Communiste dont Xi Jinping est le Premier Secrétaire depuis 2012. Le Comité Central préside aux décisions d'orientations nationales notamment au moyen des plans quinquennaux qui définissent de manière centralisée les objectifs nationaux à atteindre dans tous les domaines, et qui sont ensuite déclinés sur le territoire (C. Chen *et al.*, 2018, p. 82). Une particularité essentielle de la Chine et de ses gouvernements locaux est son « organisation bicéphale : co-dirigés à la fois par un [représentant de l'État] et par un représentant du Parti Communiste » (Doulet, 2013, p. 29). Les gouvernements locaux des municipalités, mais aussi les provinces, possèdent deux comités, le comité administratif (pour les provinces), ou municipal (pour les villes), dont les membres sont « élus », et le comité du Parti (*Party Committee*) composé de membres désignés du Parti Communiste Chinois (PCC) qui le représentent et dont ils défendent les orientations. Xixian New Area possède le statut d'arrondissement (*qu* 区) équivalent au rang de district (*xian* 县) et les cinq villes *ex nihilo* qui composent le projet de villes sont désignées comme des « villes nouvelles » (« *New City* » en anglais ; mais 新城, soit « bourg » en mandarin), c'est à dire un échelon inférieur des districts ou arrondissements et dernier échelon de l'administration politique territoriale (Tableau 10). Xixian New Area est donc dirigé par un comité de Parti et un

comité de gestion administratif¹²⁷ de niveau district qui se divise en cinq comités administratifs de bourgs, un pour chaque ville qui compose le projet sous la direction de la province.

Cette construction administrative témoigne de la complexité de l'environnement réglementaire et politique chinois et atteste de l'ambition de la province de contrôler Xixian New Area. Cette volonté de contrôle en amont de la municipalité s'explique en partie par le fait que le poids du PCC décline à mesure des échelons administratifs¹²⁸ ; d'autre part, le contrôle des districts permet la captation des capitaux des zones rurales. Il s'agit donc d'une lutte de pouvoir territorial et politique dans le contrôle du développement des districts, les municipalités étant plus enclines à favoriser le développement des districts qui s'accordent à leur plan plutôt qu'à favoriser le développement des zones rurales. Xixian New Area dépend également d'une structure tierce qui agit pour le compte de l'État dans la construction et possède un rôle majeur dans le management de projet. À la manière des partenariats public-privé, « les sociétés de développement » agissent pour l'État et décident avec lui :

« Les sociétés de développement des villes nouvelles sont notamment chargées d'organiser un appel d'offres et de construire les bâtiments publics (écoles maternelles et primaires, collèges, lycées, hôpitaux, tribunal de justice et siège du gouvernement local). Une fois construits, les bâtiments sont remis aux quartiers qui sont chargés de les entretenir et de les gérer. [...] Toute l'ambivalence d'une société de développement de ville nouvelle réside dans cette ubiquité : alors qu'elle est censée être indépendante du gouvernement d'arrondissement et répondre à un appel d'offres de l'arrondissement, elle est, dans les faits, le véritable porteur du projet, la structure opérationnelle du gouvernement local, elle travaille pour ce dernier et favorise ses intérêts financiers. » (Henriot, 2018, p. 215)

Shaanxi Xixian New Area Development Group (ou *Xixian Group*) endosse ce rôle pour Xixian New Area et travaille de pair avec le comité de management du projet (Xixian New Area Management Committee) ; chaque ville nouvelle qui compose ce projet possède une antenne déléguée (Figure 23).

¹²⁷ « Il est entendu que le gouvernement provincial a décidé de créer un comité de gestion du nouveau district de Xixian pour coordonner et intégrer plusieurs zones de développement dans les deux villes [Xi'an et Xianyang]. », traduction automatique en ligne par Google Traduction, annonce du projet *Xixian New Area* et détail des dispositions administratives (Xixian New Area, 2011).

¹²⁸ À cause de l'éloignement mais aussi parfois du manque de volontaires et d'adhérents au Parti.

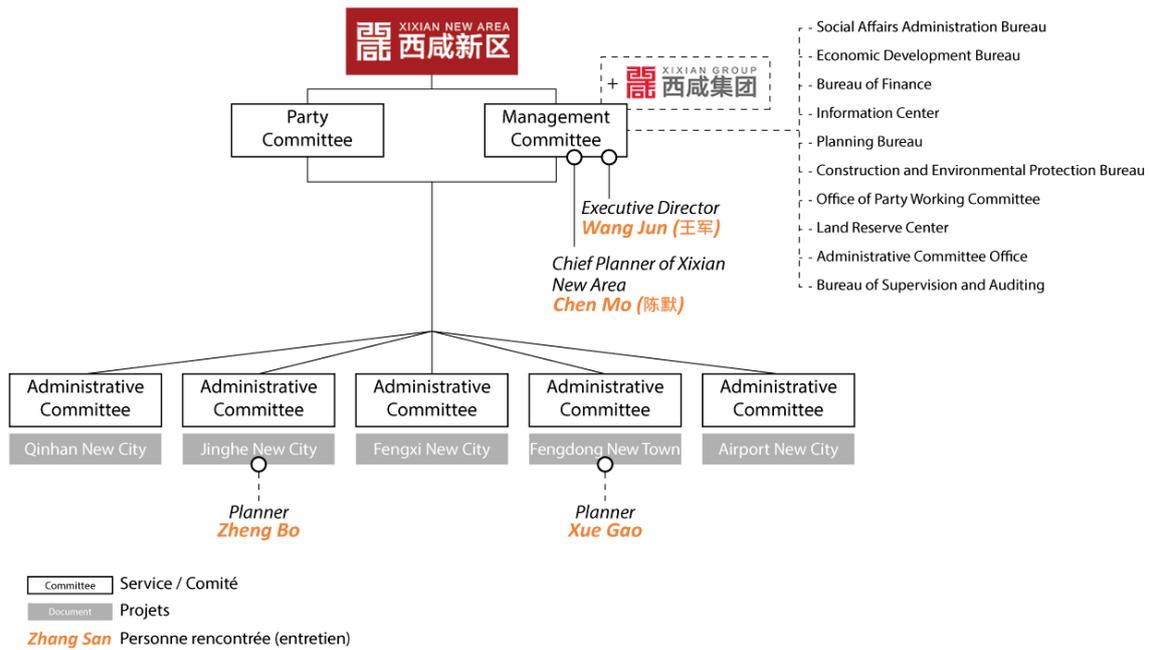


Figure 23 - Xixian New Area : Diagramme de l'organisation administrative.
Sources : site internet officiel de Xixian New Area et entretiens.

6.1.4. Un urbanisme aux caractéristiques chinoises

Xixian New Area porte, au-delà du projet politique, une ambition scientifique et culturelle, celle d'établir une zone d'expérimentation de « l'urbanisme du futur ». L'entreprise de métropolisation des villes de Xi'an en Xianyang remonte aux années 2000 et elle a évolué à la faveur de sa reconnaissance croissante jusque dans les plans quinquennaux nationaux comme facteur stratégique de développement de l'économie intérieure. À ce titre, Xixian New Area cumule une succession de projections d'ambitions. En 2011 cinq orientations stratégiques sont détaillées¹²⁹ comme motrices du projet général qui doit démontrer l'excellence de « l'urbanisme moderne avec des caractéristiques chinoises ». Lors de l'adoption du 12^e plan quinquennal en 2012 ce sont finalement quatre arguments qui soutiennent l'intérêt du projet Xixian New Area et ses objectifs : (1) accélérer l'intégration [la fusion] de Xi'an et Xianyang, (2) formuler de nouvelles idées pour le développement urbain et explorer l'urbanisation à intérêt public, (3) renforcer l'impact positif de l'économie et coordonner le développement du Guanzhong et de la région nord-ouest, (4) et faire de Xi'an un lieu majeur de l'économie intérieure et stimuler le

¹²⁹ (1) un nouveau quartier central et une ville pastorale et écologique, (2) un nouveau quartier conduisant le développement économique intérieur et une stratégie d'ouverture vers le Xinjiang, (3) mettre en valeur les civilisations Qin et Han et promouvoir les échanges internationaux, (4) un cluster d'industries émergentes qui coordonne les ressources scientifiques et technologiques, (5) une zone de démonstration de la conception intégrée du développement urbain et rural (Xixian New Area, 2011).

développement national vers ouest (Xixian New Area, 2016f). À l'échelle nationale le gouvernement, au travers de la Commission nationale de développement et de réforme, publie dès lors un plan général pour Xixian New Area et fixe plus précisément la « *priorité à l'expérimentation de méthodes d'aménagement urbain innovantes* ». Il énonce avec les ministères nationaux en 2015 que Xixian New Area serait une « *nouvelle aire pilote de niveau national pour le développement urbain intégré* » (Xixian New Area, 2018b).

Dans cette stratégie, chaque ville *ex nihilo* qui compose Xixian New Area doit développer en son sein une combinaison d'objectifs industriels, économiques, urbains, sociaux et esthétiques particuliers et produire ainsi des villes étendard du « socialisme aux caractéristiques chinoises » selon la pensée de Deng Xiaoping. La recherche de la démonstration des « caractéristiques chinoises » est transposée à l'urbanisme et le slogan principal du projet de villes vante « un urbanisme moderne aux caractéristiques chinoises ».

La mythologie chinoise organise les villes et les palais suivant des règles strictes de hiérarchisation mais aussi d'orientations géographiques. Malgré la rationalisation socialiste dès les années 1950, les différents quartiers d'extension à Xi'an ont continué de suivre des « axes de composition urbaine millénaires » qui irriguent encore et toujours les projets contemporains. À Xi'an, l'urbanisme compose avec les tensions entre « la ville *ad quadratum* figée dans son territoire au risque de son obsolescence, activée par la présence du pouvoir » (l'axe nord-sud) et « celle de l'axe commercial est-ouest située sur une grande voie de passage, dynamique mais dépendante de la Route de la soie économique à grande distance qui la sous-tend » (Fayolle Lussac, 2015). Le principe d'un « socialisme aux caractéristiques chinoises » s'élargit à la conception de villes qui conjuguent des croyances chinoises antiques, l'idéologie du PCC et des considérations urbanistiques associées à la modernité au XXI^e siècle par les concepteurs : la durabilité mais aussi l'intégration des nouvelles industries de pointe à l'espace urbain (appelé urbanisme « intégré »).

西咸新区控制性详细规划

规划范围图

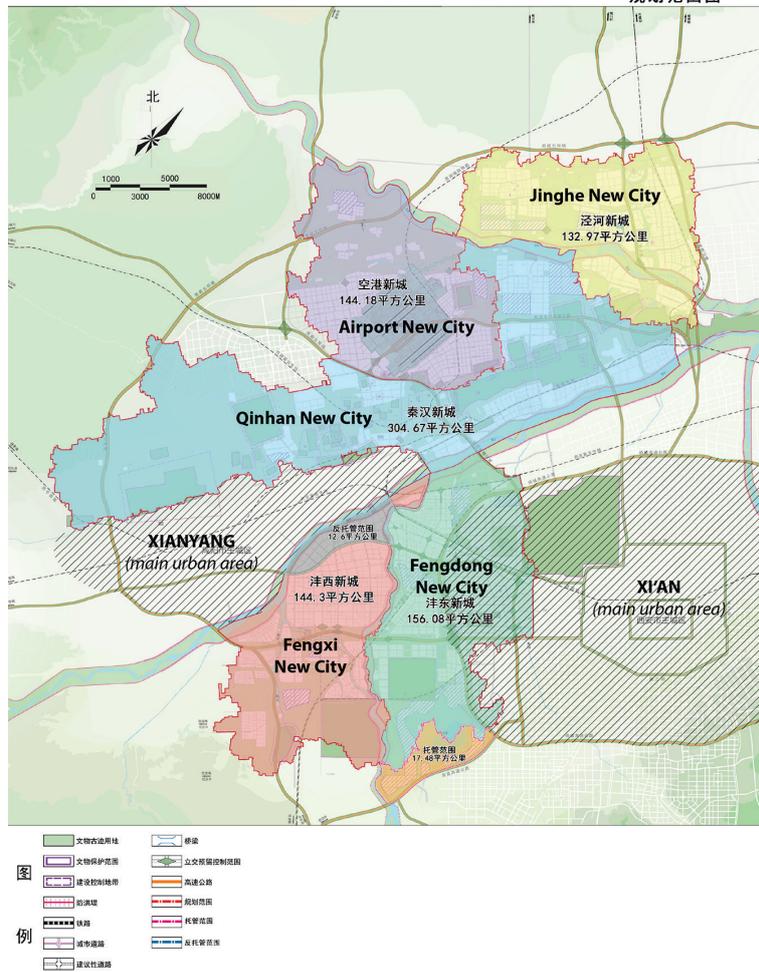


Figure 24 - Xixian New Area : Carte de situation des villes nouvelles et aires urbaines principales de Xi'an et Xianyang.

Source : Xixian New Area, entretien avec Chen Mo, avril 2019.

Xixian New Area est une zone administrativement homogène mais spatialement subdivisée (Figure 24). Les villes *ex nihilo* (Airport New City, Fengdong New Town, Qinhan New City, Qinhan New City, Fengxi New City et Jinghe New City) sont développées sur un territoire de 882 km² dont les futures zones urbanisées occupent 272 km². Chaque nouvelle ville est dédiée au développement d'une industrie particulière et d'une ambiance urbaine spécifique :

- **Airport New City** : la ville organise le développement d'une « zone d'expérimentation pour l'aviation chinoise » ainsi que quatre centres importants : « un centre d'affaires et de commerce sur la Route de la Soie, un centre international pour l'industrie des services aériens, un centre international de création culturelle et un centre de démonstration de ville écologique et pastorale » (Xixian New Area, 2016b).

- **Fengdong New City** : La ville est un « terrain d’essai et d’exploration de l’urbanisation du futur » et le siège d’industries de haute technologie et de sièges sociaux d’entreprises. Le projet s’organise autour de trois objectifs stratégiques et thématiques : un pôle qui met en valeur les sciences et technologies modernes avec un centre d’exposition d’échelle nationale et le développement d’un secteur central pour la métropole de Xi’an ; la construction d’une cité-jardin exemplaire ; des pôles de recherche et développement de haute et de nouvelles technologies pour créer de nouveaux moteurs de la croissance économique régionale et créer de nouveaux exemples de développement intégré (Xixian New Area, 2016c).
- **Fengxi New City** : La ville ambitionne de devenir « un centre de services délégué complet et un centre des industries stratégiques émergentes et innovantes pour la future métropole internationale de Xi’an ». Elle est organisée autour de trois zones industrielles (industries de l’information, services modernes, agriculture expérimentale) et de dix parcs technologiques (autour de thématiques diverses comme le commerce, l’agriculture urbaine ou un centre d’exposition international) (Xixian New Area, 2016d).
- **Jinghe New City** : La ville est conçue en « suivant le concept de la cité-jardin moderne, c’est-à-dire qu’elle est organisée autour de zones clés connectées, embellies par des quartiers pittoresques et un paysage d’agriculture urbaine », elle met en avant parmi ses zones clés le développement des nouvelles énergies, de matériaux et d’industries manufacturières de pointe et elle prévoit le développement d’industries diverses (logistique, systèmes d’informations géographiques). Elle abrite et met en valeur le centre de référence géodésique de la Chine (Xixian New Area, 2016e).
- **Qinhan New City** : La ville est principalement décrite selon le slogan « Une ville de culture, de jardins et de bien-être ». Elle prévoit d’accueillir et de mettre en avant un riche patrimoine culturel pour devenir un site touristique majeur du « grand Xi’an » ; sa situation géographique bénéficie de paysages uniques sur la rivière Wei. Située au centre de Xixian New Area, Qinhan New City joue le rôle de « hub de transport » organisé autour de « trois axes horizontaux et dix routes longitudinales » au cœur de la structure du projet de villes (Xixian New Area, 2016h).

6.1.5. Structure spatiale des cinq villes nouvelles

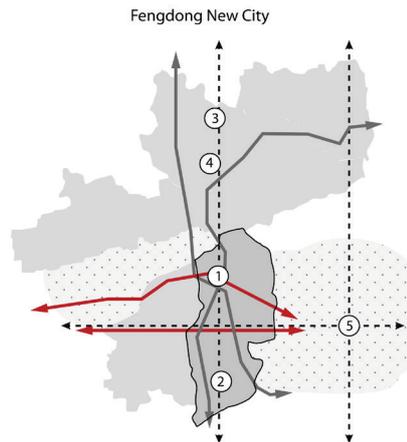
Chaque projet de ville épouse les contours fixes et les impératifs fondamentaux du projet Xixian New Area caractérisé par la recherche « d’optimisation du développement urbain, la variété des

formes d'urbanisation et l'association étroite du développement urbain et rural ». Il est alors crucial de bâtir l'image d'une « *ville moderne harmonieuse et vivable aux caractéristiques uniques où les secteurs centraux sont connectés au moyen de transports rapides, ornements de magnifiques espaces et mis en valeur par l'agriculture urbaine* ». Spatialement, ces orientations se traduisent en trois éléments clés : « *une urbanisation strictement délimitée qui ne montre aucun signe d'étalement désordonné* », « *la protection des forêts et des champs* » et « *l'usage efficient des ressources foncières et aquatiques pour protéger l'environnement* » (Xixian New Area, 2016g).

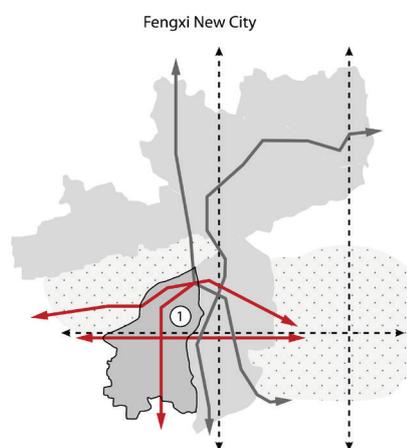
Xixian New Area représente la fondation de cinq centres-villes entre les centres urbains existants de Xi'an et Xianyang. Chaque centre est structuré et relié aux autres par un réseau d'axes le long desquels sont répartis les zones bâties. L'urbanisation aux « caractéristiques chinoises » se traduit ici par « l'intégration » des zones industrielles aux zones habitées qui sont planifiées selon les principes de la « cité-jardin ». Mais cette forme typo-morphologique revêt en réalité un gradient de formes architecturales et urbaines vaste à Xixian New Area : des logements individuels dans un parc paysager ; des petits quartiers paysagers isolés ; des bâtiments de moyenne hauteur dans des parcs et squares urbains ; des tours et zones résidentielles denses mais arborées. Ces nouveaux quartiers et ces centres-villes singularisés par leur coloration thématique et stratégique de développement créent les pôles primaires de construction autour desquels l'urbanisation est appelée à se poursuivre suivant les mêmes règles de composition, à l'intérieur des limites établies d'une croissance contenue.

Même très générales, ces directives permettent d'établir une vision cohérente d'un projet de villes décliné en cinq projets de ville *ex nihilo*. Une composition rythmée caractérise donc la syntaxe spatiale des cinq villes (Tableau 11) :

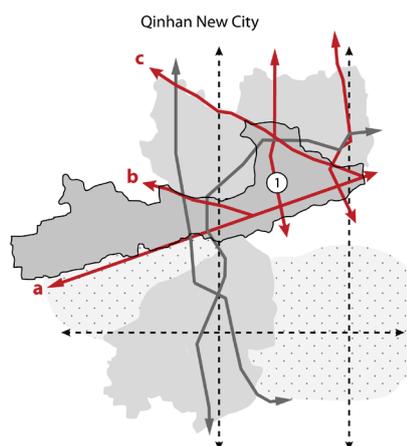
Fengdong doit former, suivant « *les directives du Parti et de la province, un nouvel axe et un nouveau centre* » pour le Grand Xi'an et incarne le centre fédérateur qui doit « *se battre pour devenir le centre de la civilisation urbaine mondiale* »¹³⁰. Un grand axe parallèle à l'axe historique de la ville de Xi'an (Nord-Sud) aligne le centre d'affaires composé de gratte-ciel (1), le parc paysager autour du lac au sud (2) et les zones d'industries au nord (3). Ce centre est proche de l'aéroport (4), du centre de Xi'an et de sa gare (5).



Fengxi est composée sur le principe de la « *ville éponge* » qui laisse une place prépondérante aux infrastructures « *vertes et bleues* » pensées pour la régulation des eaux de surface en vertu des principes de la *sponge city*. Adossée à l'axe nord-sud qui irrigue Fengdong, elle est aussi traversée par les deux axes est-ouest qui traversent Fengdong et qui entourent son centre-ville (1) où se concentrent les zones d'habitat.

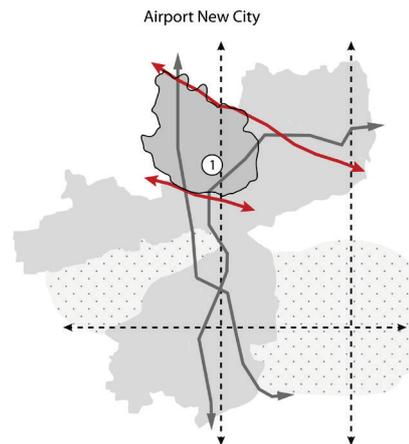


Qinhan est soulignée par l'image d'un corridor vert principal qui s'étire le long de la rivière Wei (a) et vers deux autres corridors au nord-ouest (b et c). Le corridor principal (a) irrigue les quatre autres villes nouvelles. Les zones urbanisées sont principalement situées à l'intersection de l'axe nord-sud pénétrant vers Xi'an (1), le reste de son territoire étant dédié à la thématique touristique et culturelle.



¹³⁰ Vidéo de promotion diffusée dans la « maison du projet de Fengdong New City », avril 2019.

Airport New City¹³¹ est organisée autour de l'aéroport existant de Xi'an (1) qui occupe près d'un quart de sa superficie totale. La structure spatiale est pensée à partir de cette centralité et s'étire dans toutes les directions le long des corridors verts qui partent de Qinhan. Son organisation urbaine est centrifuge et ne crée aucun nouvel axe car l'aéroport est déjà bien desservi.



Jinghe, d'une forme plus ramassée, est traversée par un maillage dense de cinq axes qui parcourent toute son emprise et séparent son centre-ville (1) et les autres zones urbanisées d'une zone réservée à un parc central (2). Jinghe bénéficie de liaisons directes vers Xi'an au moyen de deux axes Nord-Sud importants.

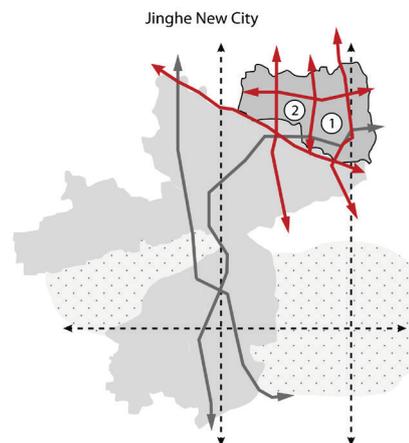


Tableau 11 – Xixian New Area : Schémas des axes principaux qui structurent les cinq villes nouvelles.
En rouge les axes structurants de chaque ville ex nihilo, en gris les axes majeurs du projet de villes,
en pointillés les axes symboliques.

Ces nombreux axes qui organisent la structure viaire et forment les colonnes vertébrales de la conception urbaine, fixent des principes généraux de planification. Toutefois, la structure viaire réellement projetée adopte des profils moins stricts et donne un visage plus organique à la forme urbaine qui s'adapte aux besoins et aux particularités existantes tout en composant un maillage urbain orthogonal et aligné sur les points cardinaux. À Xixian New Area, le paysage remplit à la fois le rôle d'un marqueur culturel et d'une représentation de « l'environnement ». Les cinq villes sont mises en relation avec des éléments du paysage (rivières et lacs), elles associent à leur plan structuré par des axes, ceintures et secteurs, un artefact paysager ou culturel. Par exemple Fengdong est organisée selon une structure spatiale « Un Axe, deux

¹³¹ La conception est assurée par les entreprises du groupe de consultants néerlandais Royal HaskoningDHV (Xixian New Area, 2016i).

ceintures et cinq secteurs » mais intègre le lac Kuming (au sud du centre-ville) comme élément fédérateur d'une fonction et d'un espace pour en faire « *le lieu d'un centre de villégiature mondial lacustre et écologique aux caractéristiques culturelles uniques de la dynastie Han* »¹³² (Xixian New Area, 2019, p. 26) ; Qinhan s'étire le long de la rivière Wei et en fait son principe générateur en aménageant les rives pour les relier aux autres espaces verts de Xixian New Area et y développer des activités touristiques.

6.1.6. Promouvoir un modèle

Au tournant d'une époque de développement formidable sur le plan économique, la Chine fait aussi une révolution de ses mœurs. Forts de cette réussite et cette attractivité économique le pays se tourne vers lui-même et vers ses habitants pour promouvoir auprès de sa classe moyenne émergente de nouvelles façons de vivre et de consommer, notamment au travers du tourisme. Les ressortissants chinois n'ont pas tous la possibilité de quitter le territoire, pour des raisons économiques, juridiques¹³³ ou parfois professionnelles¹³⁴ mais leur pays, riche d'une histoire millénaire et très vaste, regorge de sites historiques, naturels et de particularismes locaux sur lesquels les gouvernements provinciaux s'appuient pour favoriser un tourisme national et identitaire. Au-delà des grands sites visités par des touristes du monde entier les efforts sont dirigés vers la valorisation du patrimoine national du quotidien ou autour de produits culturellement iconiques. Xi'an en tant que pôle régional puissant propose ainsi un marché « d'antiquaires » et d'artisans vendant du papier, des calligraphies, des éventails ou encore de la céramique. Un autre quartier de la ville est entièrement rénové dans une esthétique et une architecture de *hutong*¹³⁵ et accueille des commerçants et des restaurateurs mettant en avant un savoir-faire et des produits « traditionnels » du Shaanxi¹³⁶. Sur le même modèle de quartier « traditionnel commercialisé », Xixian New Area possède à Jinghe New City

¹³² Vidéo de promotion diffusée dans la « maison du projet de Fengdong New City », avril 2019.

¹³³ La Chine limite la possibilité des binationaux à posséder deux passeports afin de mieux contrôler les entrées et sorties du territoire, d'après Wang Yang, correspondant de XAUAT pour l'ENSAP, octobre 2019.

¹³⁴ Un échange informel à Xi'an m'a appris que les militaires n'auraient pas le droit de quitter la Chine « *parce qu'ils détiennent des informations sensibles* », avril 2019.

¹³⁵ Forme spatiale en ruelles étroites et maisons à cours de la Chine médiévale aujourd'hui largement démolies pour faire place à des quartiers « redéveloppés ».

¹³⁶ Quartier Yongxingfang, Xi'an.

un village artificiel qui recrée l'image d'un village commerçant, appelé Fucha Town¹³⁷ du nom du thé noir fermenté chinois (*fucha*) autrefois non pas produit ici mais réceptionné et conditionné avant d'être commercialisé le long de la Route de la soie. Ce village sans habitants présente donc une atmosphère et une esthétique qui se veulent fidèles aux heures de gloire de cette région riche d'une intense activité commerciale (Figure 25). Avant de déjeuner et de m'entretenir avec Zheng Bo c'est donc ici que nous avons déambulé, dans une vitrine de l'essor touristique de la Chine. Bien évidemment cette visite n'est en rien anodine et Jinghe New City, comme Qinhan New City, mise une part importante de son identité et son attractivité autour de l'histoire de la Chine



Figure 25 - Xixian New Area : Fucha Town.
Photo personnelle, avril 2019.

millénaire et ses traditions. J'ai donc été conduite ici pour intégrer cette idée de la valorisation de produits ancestraux que Xixian New Area met en avant au travers de ce développement urbain sur cinq villes *ex nihilo*. Je suis plongée dans la propagande d'un ancrage historique d'un projet urbain et territorial *ex nihilo* durant toute la journée de rencontre organisée par Chen Jing.

La visite de Fengdong New City nous offre une autre forme de propagande toute aussi arrimée à un passé glorifié. Lorsque nous rejoignons Xue Gao c'est dans un bâtiment entièrement dédié à la présentation du projet de ville que nous passons la première heure. Nous pourrions l'appeler « maison du projet » mais son envergure est davantage celle d'un musée sur plusieurs étages. Le bâtiment est complètement vide de visiteurs et ouvre à notre arrivée en début d'après-midi. Une hôtesse nous guide et nous présente l'exposition en mandarin à pas rapides au travers de

¹³⁷ Visité en avril 2019.

grands affichages muraux, de maquettes et de vidéos qui nous mènent aux deux pièces maîtresses : une vidéo projetée sur un mur de près six mètres de haut et sur le sol que l'on regarde depuis une mezzanine, et une salle où nous nous installons dans des fauteuils dynamiques tout en étant équipés d'un casque de réalité virtuelle qui nous fait visiter la ville à venir (Figure 27, p. 192). La première vidéo retrace l'histoire de Xi'an et sa région pour nous présenter le projet de villes et Fengdong New City comme l'aboutissement d'une logique ancrée aux racines de la culture chinoise et qui l'augmente de la modernité et de la vision et la Chine du XXI^e siècle. La vidéo était sous-titrée en mandarin, en anglais et en russe. La vidéo en réalité virtuelle nous fait visiter le projet du point de vue d'un drone et n'était qu'en mandarin. Le rythme effréné de la visite ne m'a pas laissé le temps de m'arrêter pour prendre des notes, observer ou photographier les maquettes et les schémas présentés, parfois brièvement commentés par Xue Gao. C'est intense et sans répit.

6.1.7. Une méthode urbanistique en construction

Lors de notre visite en avril 2019, outre les principales voiries (en gris sur les schémas, Tableau 11), seuls, ou presque, les bâtiments des nouveaux comités en charge des villes *ex nihilo* sont construits ou en service. Ils accueillent les services d'urbanisme et les différents services de gestion (les « bureaux ») ; c'est dans ce bâtiment également que Fengdong New City a inséré sa « maison du projet ». Ma visite des sites de construction de Xixian New Area en voiture avec Chen Jing est également marquée par la débauche de décorations et de bannières promotionnelles et de célébration du projet sur le bord des voies (Figure 26). Les espaces promotionnels et leurs administrations mis en œuvre par les différentes villes *ex nihilo* sont donc pour le moment les seules expressions publiques à la fois du projet de villes de Xixian New Area, de ses arguments et de ses caractéristiques. La mise en scène du patrimoine reconstitué ou augmenté et les nouvelles technologies, jouent les représentants des projets de villes *ex nihilo*. Ils incarnent tout le message et sont responsables de l'élaboration fragile d'une image qui doit attirer investisseurs et habitants alors que tout reste à construire. Cet équilibre fragile entre un projet en construction pour les 30 prochaines années et l'immédiateté des besoins d'attractivité explique les trésors de communication qui sont déployés pour tenir des deux bras le moyen terme et le court terme. S'il est rompu, cet équilibre peut se traduire en un échec et un gouffre financier et politique tant le Parti, par la voix de Xi Jinping, y est engagé et tant les investissements dans les travaux d'infrastructures ont été colossaux. Nous sommes donc face, avec Xixian New Area, à cette équation chinoise de la construction de villes *ex nihilo* qu'il faut

promouvoir localement, car il s'agit d'accueillir et de faire prospérer une population aisée grandissante et, internationalement, pour soutenir un besoin d'investissements financiers privés.

Mais, que retient-on d'un urbanisme aux caractéristiques chinoises vanté par le Parti à Xixian New Area ? Outre les méthodes promotionnelles, les artefacts esthétiques et les pièces rapportées pour décorer des architectures génériques, comment interpréter la démarche qui anime et façonne la construction et l'aménagement de cinq villes nouvelles sur plus de 800 km² ? D'abord on peut lire et observer un déploiement spatial dont l'envergure est à l'échelle du territoire chinois mais aussi de sa démographie. Ce projet de villes *ex nihilo* est planifié sur un territoire qui compte initialement 23 « villages », 23 petites localités qui comptent déjà près d'un million d'habitants en 2019. Les caractéristiques spatiales et les notions de grandeur sont uniques dans notre corpus (cf. Figure 20, p. 154) de projets de ville *ex nihilo* et rivalise avec des territoires habités et aménagés sur plusieurs siècles ; par exemple Xixian New Area planifie d'urbaniser, à terme, la même superficie que celle de Hong Kong (plus de 250 km²). L'ampleur,



Figure 26 - Xixian New Area : Décors urbains dans la rue à Fengdong New City. En haut une arche à l'entrée de la ville ; en bas une structure avec un message célébrant un des berceaux territoriaux de la Chine. Photos personnelles, avril 2019.

si elle n'est pas une caractéristique de l'urbanisme chinois, est en revanche caractéristique de son histoire, son territoire et sa démographie.

Ensuite, on lit à Xixian New Area non pas un nouvel urbanisme mais une nouvelle étape de l'urbanisme chinois : Xi'an a vu se succéder différentes phases et projets urbains depuis les années 1950, répartissant autour du centre-ville fortifié des zones fonctionnelles et des zones d'extension de l'urbanisation suivant des trames qui ont évolué, mais toujours sur un mode fonctionnel et zoné (Xiaoji, 1995). Xixian New Area rompt cet héritage et revendique « l'intégration » des zones d'habitat, des zones industrielles et des zones cultivées. L'évolution est significative pour l'urbanisme pratiqué en Chine et représente la revendication d'un urbanisme moderne à la chinoise qui propose un modèle pour repenser l'espace urbain de manière dynamique, multi-polarisé et organisé le long d'axes structurants.

Xixian New Area nous offre un aperçu de la manière dont la Chine, et ici Xi'an, Xianyang et la province du Shaanxi mettent en œuvre un modèle à la fois discursif, processuel et de composition urbaine de la « ville moderne avec des caractéristiques chinoises ».

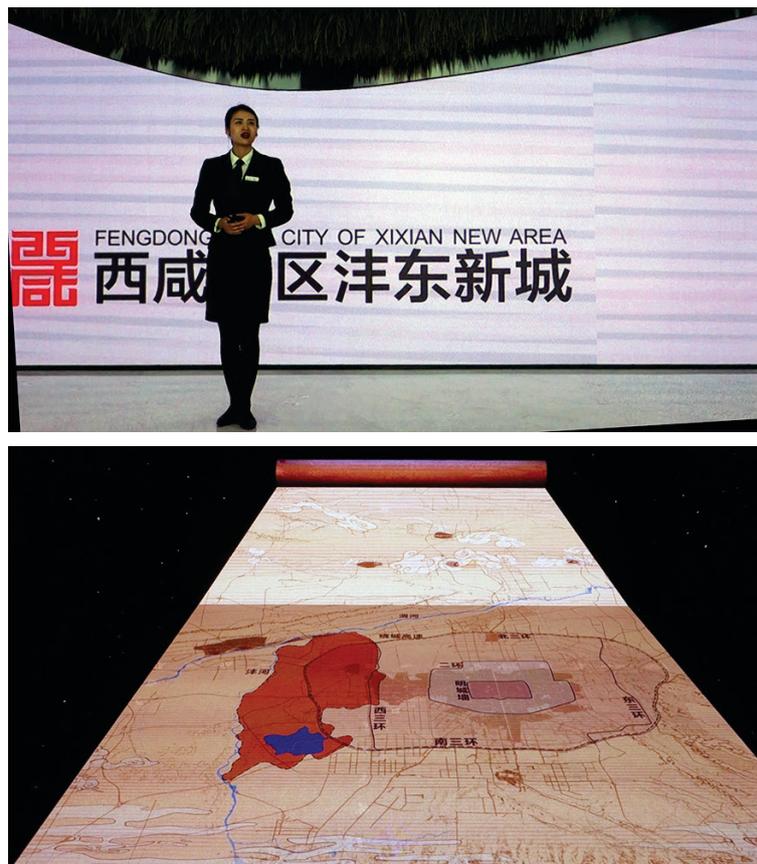


Figure 27 - Xixian New Area : Photos de la « maison du projet » de Fengdong New City. En haut, l'hôtesse devant l'écran d'accueil au début de la visite ; en bas, un extrait de la vidéo immersive de présentation extensive du projet de Fengdong. Photos personnelles, avril 2019.

6.2. Masdar City

Un produit urbain pour l'après pétrole

6.2.1. Observer un projet en évolution

Masdar City a été l'un des premiers projets sur lequel nous avons récolté des documents et des données. Le temps long de l'observation des sites internet officiels et de la communication autour de ce projet de ville nous a permis de procéder à une étude de cas qui s'est enrichie d'une analyse diachronique. Elle a pu compléter une source de données très limitée et maîtrisée par les concepteurs et les responsables politiques.

Masdar City a la singularité dans notre corpus de ne pas mettre à disposition de documents de planification détaillés et complets. L'ensemble des documents récoltés l'a été sur plus de trois années, dès 2016, le site internet et les documents mis en ligne ayant évolué nous avons vu disparaître ou modifier des publications sur le projet. Entre 2017 et 2020 le nombre total de publications demeurant accessibles ne dépasse pas la dizaine et ce sont des documents assez courts et peu informatifs sur le fond. Les documents collectés en amont, notamment en 2017, sont plus nombreux, diversifiés et parfois plus informatifs (voir tableau des documents en annexes). Quelques données de contexte du projet nous proviennent également des documents de portée régionale comme *Abu Dhabi Plan 2030* qui fait rapidement référence au futur projet (Masdar City, 2007b, p. 168).

La stratégie de communication des Émirats Arabes Unis vers l'international est une aubaine pour les chercheurs car elle favorise la mise à disposition de nombreux documents autant en arabe qu'en anglais, sans altération du contenu, la langue étant couramment parlée dans ce pays où vivent de nombreux immigrés occidentaux non arabophones.

6.2.2. Un émirat à la recherche de nouveaux marchés

Masdar City est un projet de construction *ex nihilo* à proximité du centre-ville d'Abou Dhabi aux Émirats Arabes Unis (EAU). Suite aux périodes de colonisation puis de développement rapide des économies des EAU grâce aux ressources pétrolières, les émirats cherchent aujourd'hui à entrer sur de nouveaux marchés afin de maintenir une croissance économique forte. Masdar City représente l'effort de l'émirat d'Abou Dhabi pour développer les savoirs, les compétences,

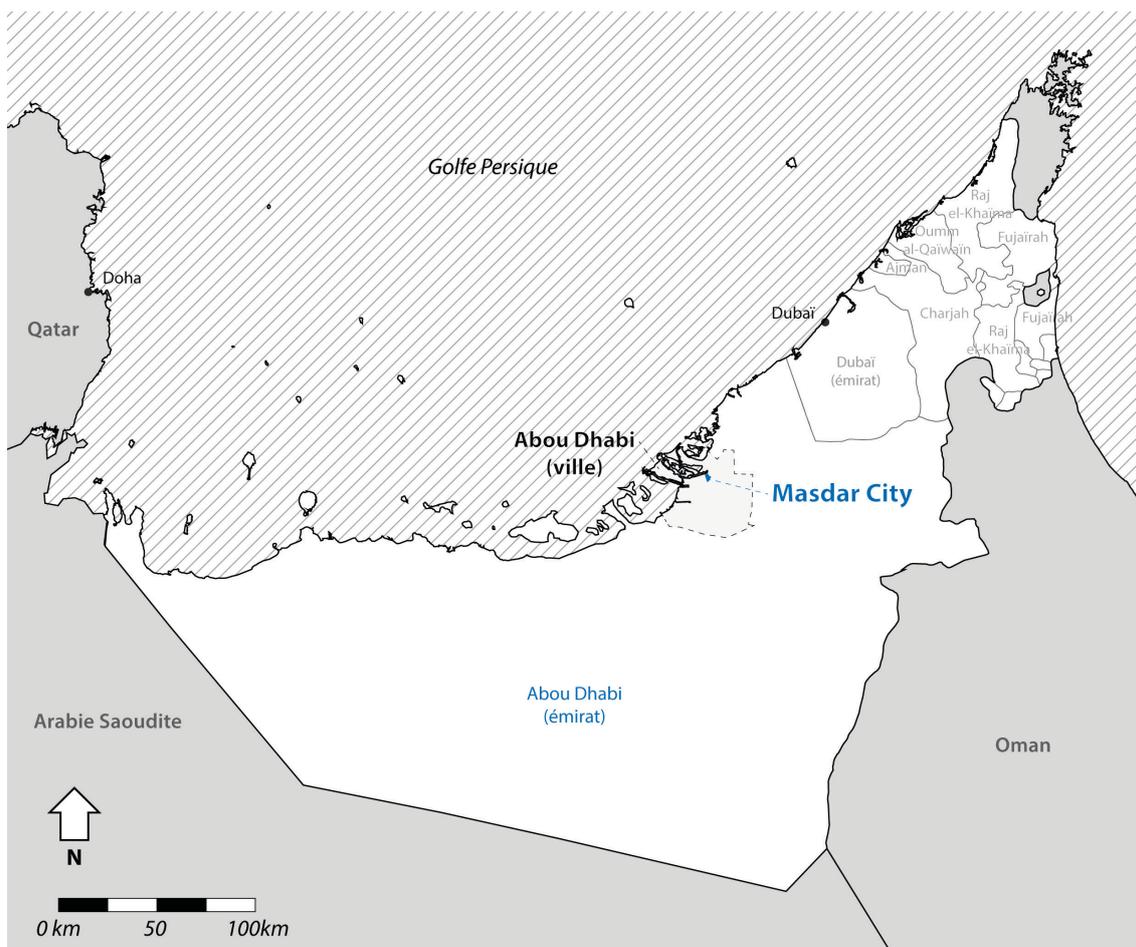


Figure 28 - Carte de situation des Émirats Arabes Unis, de l'émirat d'Abou Dhabi, de la ville d'Abou Dhabi et de Masdar City.

et les technologies de l'urbain comme une ressource économique d'avenir qui s'inscrit dans un secteur porteur de la compétition économique au XXI^e siècle.

L'histoire des EAU a été largement façonnée par la colonisation britannique et a été conditionnée au développement de l'industrie et du commerce des ressources pétrolières. Durant le XIX^e siècle l'Empire Britannique passe des accords de non-agression avec les émirats du Golfe Persique qui deviennent, en 1892, un protectorat¹³⁸ et intègrent l'Empire colonial Britannique jusqu'en 1971. Durant cette période les habitants ont vu leurs modes et leurs espaces de vie changer radicalement, ainsi que leurs sources de revenus. Ils se sont d'abord enrichis grâce à l'exploitation pétrolière naturelle jusqu'à la mise au point au Japon d'un procédé de production artificielle qui provoque une crise économique sévère dans la région après la seconde Guerre Mondiale. Mais les premiers puits de pétrole sont découverts à Abou Dhabi

¹³⁸ Sous le nom d'États de la Trêve et qui comprend : Abou Dhabi, Ajman, Dubaï, Fujairah, Charjah, Oumm al-Qaïwaïn, Ras el-Khaïmah.

dans les années 1960, et la croissance économique générée par l'exploitation du pétrole financent une modernisation rapide de la société conduite par l'émir Zayed ben Sultan Al Nahyane¹³⁹. Ce dernier accède au trône d'Abou Dhabi en 1966 et négocie le départ des Britanniques en 1968, mais ce n'est qu'en 1971 que les états actuels se forment et donnent naissance au Qatar et au Bahreïn (indépendants), et aux EAU composés de six émirats rejoints par un septième en 1972 (Abou Dhabi, Ajman, Fujairah, Sharjah, Dubaï, Ras al-Khaimah, Umm al-Quwain). Le gouvernement des EAU se caractérise par un régime autoritaire qui se donne quelques atours démocratiques en 2005 avec l'instauration d'élections législatives par un collège électoral restreint dans un climat répressif affirmé (Droz-Vincent, s. d.). Dès 1971 Cheikh Zayed, mise sur le développement économique par le commerce des produits pétroliers qui font la richesse de son émirat et permettent au gouvernement d'assurer le logement et l'accès à toutes les nécessités aux émiratis. Mais depuis les années 2000 les émirats du golfe diversifient leur économie et pensent à l'après pétrole : tourisme, nouvelles technologies et industries ; des projets financés par l'investissement des revenus du pétrole¹⁴⁰. Dans l'émirat d'Abou Dhabi, la diversification se poursuit sous le gouvernement de Cheikh Khalifa dès 2004 et autour notamment du développement urbain de la ville d'Abou Dhabi.

6.2.3. Le développement urbain d'Abou Dhabi

La ville d'Abou Dhabi est la capitale de l'émirat d'Abou Dhabi et la capitale de la fédération des EAU. En 1968 quand le Cheikh Zayed¹⁴¹ remplace son père au pouvoir il ouvre les vannes de la modernisation et de l'urbanisation, profitant des ressources du pétrole. Raymond Wæssner distingue quatre phases dans le développement urbain de la ville d'Abou Dhabi qu'il identifie aussi à la stratégie de Dubaï, l'émirat voisin : avant l'arrivée des Britanniques et face à l'Arabie Saoudite menaçante les villes se ferment sur elles-mêmes pour se protéger (période « *enclosure* ») ; ensuite et grâce à la croissance économique du commerce de la perle et le protectorat elles fleurissent mais déclinent après le départ des Britanniques qui requièrent des « structures économiques et sociales » locales l'effort de se réinventer (période « *has been* ») ; puis la volonté de modernisation et les efforts de développement des industries suivent les

¹³⁹ Dynastie qui règne sur l'émirat d'Abou Dhabi depuis le XVIII^e siècle.

¹⁴⁰ Arte France (octobre 2008), « Mondialisation culturelle dans le Golfe Persique », *Le dessous des cartes*.

¹⁴¹ Émir d'Abou Dhabi et également président de la fédération jusqu'en 2004.

modèles urbains des États-Unis et le modèle d'industrie lourde asiatique (période « suivisme ») ; enfin dès les années 1990 l'accélération de la croissance et une stratégie d'innovation pour attirer les élites internationales, la redéfinition des stratégies d'urbanisation (densification, transport sur rail) et une volonté d'épater (architecture spectaculaire...) redonnent un souffle au développement des émirats (période « archétype ») en vue de fonder des *emporiums* (Wøessner, 2016, p. 163).

Le Dr. Katsuhiko Takahashi est commissionné à la fin des années 1960 pour réaliser les plans de la ville et concevoir une ville « moderne » en organisant le plan masse avec de grandes avenues, de larges espaces verts et une corniche maritime¹⁴². Dans une stratégie de « suivisme », l'urbaniste conçoit une ville de gratte-ciel – sillonnée par un réseau de transport autoroutier qui irrigue l'émirat, en lieu et place de l'ancienne ville bédouine – calquée sur les modèles des centres-villes américains et des développements urbains fulgurants des économies asiatiques. En 2004, Khalifa ben Zayed Al Nahyan, le fils aîné de l'Émir, lui succède et relance les stratégies de développement autour d'industries et de secteurs économiques porteurs dans la globalisation économique. Pour soutenir un développement alternatif à l'industrie pétrolière il mise sur le commerce associé au tourisme de masse, les nouvelles énergies et l'économie de la connaissance (*knowledge-led economy*). Dans la ville d'Abou Dhabi cela se traduit par une multiplication des coopérations culturelles et institutionnelles (avec Sorbonne Université Abou Dhabi créée en 2006 par exemple) et la construction de grands équipements de rayonnement international. Abou Dhabi s'achète les grands noms de l'architecture contemporaine et façonne une économie de la culture sur la péninsule de Saadiyat (la « péninsule du bonheur ») avec une « *attention à l'écologie et des constructions peu denses pour préserver l'héritage environnemental* » qui est gérée par la TDIC (Tourism Development & Investment Company)¹⁴³ : Guggenheim Abou Dhabi (Gehry Partners), Louvre Abou Dhabi (Ateliers Jean Nouvel), Musée de la mer (Tadao Ando Architect and Associates), Musée des Art vivants (Zaha Hadid Architects), Zayed National Museum (Foster+Partners)¹⁴⁴.

¹⁴² ATTWOOD Karen (11 septembre 2008), « *Building a city from the sands* », *The National* [en ligne].

¹⁴³ Url : <http://www.tdic.ae/TDIC/aboutus/Pages/index.aspx>.

¹⁴⁴ Dubaï et le Qatar suivent les mêmes ambitions : Opéra (Zaha Hadid Architects), tour d'observation (Santiago Calatrava) à Dubaï ; Musée d'Art Islamique (Pei Partnership Architects), Musée National du Qatar (Ateliers Jean Nouvel), Bibliothèque Nationale (OMA), Stade pour la Coupe du Monde (Zaha Hadid Architects) à Doha au Qatar. Et l'on peut aussi citer la course perpétuelle à la plus grande tour.

La stratégie est adossée à divers organismes spécialisés comme des conseils dédiés et des entreprises « publiques » qui appartiennent au Cheikh Khalifa et à sa famille. En 2006 le Cheikh Khalifa « mandate le Secrétariat général du Conseil exécutif, le Conseil d'Abou Dhabi pour le développement économique, et le Département de la planification et de l'économie pour développer une vision économique à long terme pour l'émirat » avec pour but « la création d'une feuille de route à long terme pour le progrès économique de l'émirat par l'établissement d'un cadre commun alignant toutes les politiques et tous les plans et impliquant pleinement le secteur privé dans leur mise en œuvre » (Masdar City, 2008, p. 1).

En 2007 il fonde le Conseil de planification urbaine d'Abou Dhabi (ADUPC) qui produit le plan *Abu Dhabi 2030* et qui s'aligne sur les plans économiques, environnementaux ou de développement territorial. Le gouvernement des EAU prévoit la concrétisation de nombreux plans et projections entre 2021 et 2030¹⁴⁵ avec pour objectif central la « diversification économique » (Masdar City, 2008, p. 1). Masdar City est l'un des rouages du plan *Abu Dhabi 2030* et répond à l'ambition de diversification :

« Masdar City n'est pas au milieu du désert mais au milieu du nouvel Abou Dhabi [...]. C'est un instrument multifacette pour soutenir la diversification de l'économie et positionner l'émirat comme leader dans le secteur des énergies renouvelables. »¹⁴⁶

Le plan de développement pour la ville d'Abou Dhabi en 2030 est centré sur la création d'un complexe gouvernemental et d'une grande mosquée, plan dans lequel Masdar City occupe une place plutôt éloignée du centre caractérisé par un axe reliant le centre-ville existant et une place ronde en point d'orgue qui rayonne sur les nouvelles zones bâties planifiées (Figure 29).

¹⁴⁵ Site officiel des EAU, page « 2021-2030 », url : <https://u.ae/en/more/uae-future/2021-2030>, consulté le 17 mars 2020. La page « 2030-2117 » existe également et présente l'ambition poursuivie d'établir la première base habitable sur Mars d'ici 2117 (url : <https://u.ae/en/more/uae-future/2030-2117>, consultée le 17 mars 2020), un projet jalon en 2071 donne les grandes directions de développement pour l'année qui fêterait le centenaire des EAU.

¹⁴⁶ Nawal Al Hosany, directrice du développement durable de Masdar citée dans ROGER Simon (1^{er} mars 2016), « Au milieu du désert, le mirage de Masdar », *Le Monde*.



Figure 29 - Masdar City : Plan de situation du site par rapport au projet urbain Abu Dhabi et au centre-ville existant. Source du document original Masdar City (2007b, p. 94), annotations ajoutées en couleur.

6.2.4. Masdar City et le pari de la diversification économique

Masdar City, avant d'être le projet de construction d'une ville, ou d'un ersatz de ville, est avant tout une des facettes de « l'initiative » Masdar du groupe Mubadala¹⁴⁷ appartenant au gouvernement d'Abou Dhabi (la famille Al Nahyan). Masdar contribue à la réalisation et à la promotion de l'ambition « Vision 2030 » de développement de l'émirat d'Abou Dhabi pour une transition vers une économie de la connaissance et la « poursuite d'un *leadership* » dans le secteur des énergies renouvelables. En avril 2006 le projet Masdar City débute par la création de *Abu Dhabi's Future Energy Company* (ADFEC), une entreprise gouvernementale créée par le Cheikh Mohammed ben Zayed Al Nahyan, frère du Cheikh Khalifa et prince héritier d'Abou Dhabi. L'ADFEC, via l'initiative « Masdar »¹⁴⁸ entreprend donc, entre autres, le projet Masdar

¹⁴⁷ Mubadala est une société d'investissement étatique : « En tant qu'entreprise d'État travaillant au premier plan des efforts d'Abou Dhabi pour stimuler la croissance économique dans de multiples secteurs, Mubadala bénéficie du soutien à long terme de son unique actionnaire, le gouvernement d'Abou Dhabi. Le conseil d'administration de Mubadala examine et approuve chaque année l'orientation stratégique et les plans d'affaires de l'entreprise au nom du gouvernement d'Abou Dhabi », url : <https://www.mubadala.com/en/who-we-are/board-of-directors> (consulté le 18/03/2020).

¹⁴⁸ « La source » en arabe.

City pour développer et mettre en œuvre des innovations dans ces secteurs clés. Masdar City a pour objectif d'assurer aux EAU une place dominante à l'international sur diverses technologies appliquées à l'urbain en construisant un premier prototype de développement urbain durable et l'exploitation de sources d'énergie alternatives au pétrole (Masdar City, 2007b, p. 139; 168).

Dans cette optique, les documents pour un marché de consultation pour la programmation et la planification urbaine de Masdar City reprennent tous les attendus énoncés dans *Abu Dhabi 2030* : durabilité ; un environnement unique – une croissance sensible et prudente ; une culture qui évolue – un développement à taille humaine ; identité et opportunité – une combinaison d'authenticité et de business ; excellence et qualité de vie ; connectivité (Masdar City, 2007b, p. 6-7). Le projet de ville doit intégrer ce vocable dans sa communication et sa planification doit répondre aux enjeux énoncés :

« Le projet de développement de Masdar, lié au concept de "source", doit être conçu comme un élément nouveau et vital du tissu urbain d'Abou Dhabi, qui se traduit par une réduction de l'empreinte écologique de la ville dans son ensemble. Il doit être une source, un producteur net d'énergie et de nutriments (industriels et naturels) neutre en carbone, dans un développement caractérisé par la promotion d'interventions favorisant la vie humaine et non humaine. Dans le même temps, ce développement ne doit pas contribuer à l'ajout de matières toxiques, localement ou non, ni à l'accumulation de composés synthétiques persistants dans la sphère biologique. Il doit viser une séquestration nette du carbone atmosphérique plutôt qu'un rejet net. » (Extrait des documents de la consultation pour Masdar Development Project cité dans Masdar City, 2007b, p. 168)

6.2.5. Planifier une « communauté » durable dans le désert

Les objectifs principaux qui sont annoncés et poursuivis dans la conception de Masdar City sont de réduire la consommation d'énergies fossiles et d'eau et réduire la production de déchets non recyclés par rapport à une ville de taille similaire¹⁴⁹. La ville doit également être un laboratoire, une vitrine et un prototype grandeur nature de la recherche sur les énergies renouvelables menée par les entreprises d'Abou Dhabi. La firme Foster+Partners a remporté le marché, et a développé depuis 2007 le plan masse de Masdar City dans ses principes de fonctionnement et d'organisation. Elle est également l'architecte du Masdar Institute (Figure 30), bâtiment pilote

¹⁴⁹ Initialement, les ambitions affichées du projet visaient « zéro émission [de gaz à effet de serre] » mais les ambitions ont été revues à la baisse durant les premières phases de construction (Crot, 2013, p. 2819).

de la première phase de construction, qui comprend des espaces commerciaux, des lieux de conférences, des logements et des laboratoires de recherche.



Figure 30 – Masdar City : Masdar Institute. Crédits : Duncan Chard, 2010.

Bien que n'appartenant pas à la catégorie de ville au sens politico-spatial, et d'ailleurs désigné comme un « développement urbain » dans certains documents, le projet Masdar City est tout de même planifié pour répondre à tous les besoins d'une ville. Avec l'ambition d'accueillir 50 000 habitants à terme (avec des bureaux et des logements), le site dispose d'équipements sportifs, de bâtiments religieux et d'usines dédiées à la production alimentaire (développement de technologies de culture hors-sol) ainsi que d'un grand générateur électrique solaire. Le projet de ville *ex nihilo* Masdar City propose un développement urbain de « faible hauteur et haute densité » (Masdar City, 2007a) afin de répondre à l'ensemble des besoins quotidiens, parmi lesquels on peut noter certaines lacunes, par exemple sur les loisirs, les activités culturelles et, plus particulièrement les administrations publiques et politiques.

Le choix de la faible hauteur répond aux plans d'occupation des sols émis dans *Abu Dhabi 2030* qui définit des motifs de densité, de hauteurs, d'usages et le phasage de la réalisation du plan (Masdar City, 2007b, p. 81-100). Il requiert un développement de faible hauteur (20m) sur le site occupé aujourd'hui par Masdar City. L'absence d'administrations se comprend dans le contexte de Masdar City qui n'est pas une ville mais une enclave dans une ville. Le projet vante un prototype de machine urbaine pour les climats désertiques avec de hautes performances écologiques et énergétiques, tout en intégrant de nombreuses fonctions qui restent limitées aux besoins des individus (travailler, se loger, prier, se restaurer).

La construction, suivant le plan conçu par Foster+Partners, a débuté en 2008 par le quartier qui abrite l'Institut de sciences et technologies Masdar (Masdar Institute), le siège social de Siemens au Moyen-Orient, le bâtiment Incubator et le siège social de l'IRENA (International Renewable Energy Agency). Par ailleurs la ville accueille d'autres organismes et entreprises qui y installent des bureaux (Emirates Nuclear Energy Corporation (ENEC), Honeywell, Mohamed ben Zayed University of Artificial Intelligence (MBZUAI)) et/ou qui y construisent et mettent en œuvre des bâtiments prototypes (par exemple Saint-Gobain développe actuellement sa première *Multi Comfort House* au Moyen-Orient à Masdar City).

Outre les bâtiments et les technologies qui y sont associées, la particularité majeure de la ville est sa construction sur dalle. À la manière des théories urbaines des années 1960 en Europe, soutenues par des conclusions du rapport Buchanan¹⁵⁰ qui aboutissent à penser les flux piétons et automobiles séparés pour plus d'efficacité, Masdar City reprend le principe de dalle pour placer les piétons sur la surface artificielle en hauteur et les réseaux de transport majoritairement sous la dalle. À partir de cette séparation, plusieurs principes de transports se superposent et guident la logique globale de planification spatiale :

« Masdar fonde sa stratégie de transport sur une hiérarchie qui place les piétons au premier plan et met l'accent sur les transports publics durables, qui sont complétés par des services propres de point à point, et enfin sur les véhicules personnels. »¹⁵¹

Le principe de transport central de Masdar City est de réduire le nombre de voitures thermiques et individuelles. Pour cela, un réseau de navettes électriques automatiques et autonomes (sans conducteurs) est intégré et pensé en amont : le *Group Rapid Transit* (GRT) et *Personal Rapid Transit* (PRT) permettent aux piétons de parcourir de grandes distances rapidement et en petits groupes en sous-sol. C'est un système adapté à la superficie relativement petite de la ville et qui participe au récit de performance écologique et d'innovation en pointe dans les nouvelles technologies. Le GRT forme une boucle autour des principaux bâtiments de bureaux et les

¹⁵⁰ 1961-1963 : L'objectif de l'étude est d'abord d'analyser les difficultés nées de l'accroissement de la circulation automobile dans les villes britanniques puis de proposer des remèdes afin d'apporter de l'ordre et une clarification des flux dans la ville. Malgré plusieurs pistes de réflexion donnant une place modérée à la voiture, les conclusions générales stipulent : « Le véhicule moteur est une heureuse invention dont l'avenir est assuré », aussi faut-il résoudre le problème de son intégration dans les villes.

¹⁵¹ Page « mobilité » sur le site internet de Masdar City, url : <https://masdar.ae/en/masdar-city/the-city/mobility> (consulté le 19/03/2020).

bâtiments « institutionnels » et fait circuler des navettes collectives. Le PRT est un réseau très limité en distances parcourues, ce sont de petites navettes pour quatre personnes pensées pour répondre aux besoins individuels à la manière de taxis. Ils ne couvriront à terme qu'une surface d'un kilomètre carré dans le secteur qui concentre les bâtiments d'activités phares de Masdar City et construits dans la première phase (Figure 31).

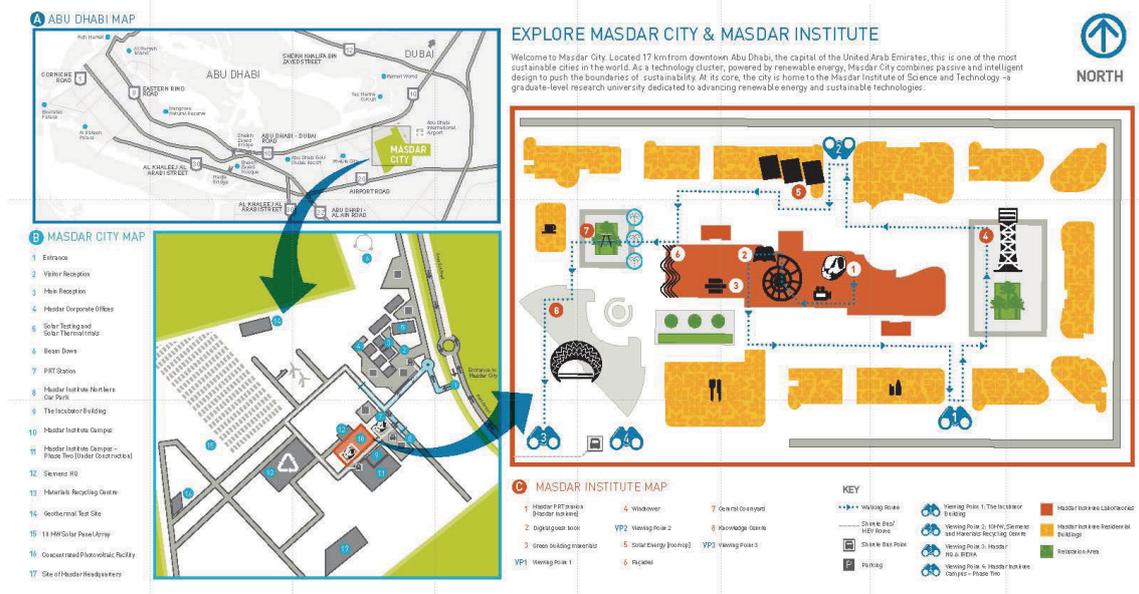


Figure 31 – Masdar City : Plan de situation et des bâtiments construits en 2013. Le PRT sera concentré sur cette zone au nord-est de la ville. Source : Masdar City, 2013, p. 2.

La ville est par ailleurs traversée par deux axes sur lesquels circulent d'une part un métro (*Metro Line*) qui relie l'aéroport au centre-ville d'Abou Dhabi (du nord-est au sud) ; d'autre part un train de banlieue qui relie aussi l'aéroport et l'île Yas au centre-ville du nord au sud-est (*Light Rail Transit*) ; et un réseau public de bus qui traverse la ville du nord au sud-ouest. Ces réseaux-là ne circulent pas sous dalle mais à l'air libre, parfois en contrebas de la dalle piétonne. Le reste de la ville et des bâtiments sera accessible de manière classique en voiture individuelle et de nombreux visuels vantant les maisons passives des quartiers résidentiels affichent deux à trois voitures garées dans les garages. Les images d'ambiance font aussi état de l'usage des routes « classiques », la différence tenant peut-être aux jardins qui y sont accolés ou à leur maillage plus large, d'environ 300 m laissant des espaces entièrement « piétons » entre deux axes routiers. L'ambition d'une ville sans émission de CO₂ passe alors avant tout par la promotion des voitures électriques au moyen de partenariats avec des constructeurs automobiles et des services de location.

En attendant la mise en œuvre complète du système de transports « hiérarchisés », la ville doit répondre aux nécessités d'accès des bâtiments accueillant de nombreuses personnes (dans les

bureaux, à l'université...) mais sans mode de transport autonome et collectif opérationnel. Le siège social de Siemens a très tôt bénéficié d'un parking automobile classique en surface au pied de son immeuble côté désert, certaines photos montrent même des voitures stationnées devant les bâtiments sur l'espace « piéton » de la dalle. L'année 2018 voit la mise en place de navettes et de cars (électriques, autonomes et automatiques) pour transporter les usagers de bâtiments en activité depuis les parkings temporaires vers la dalle piétonne. La place de la voiture individuelle est donc très ambivalente à Masdar City. D'une part la phase de construction confronte le site à des situations intermédiaires où les bâtiments reçoivent de l'activité mais les transports ne sont pas opérationnels, et d'autre part la recherche de placement stratégique sur les technologies de l'électricité solaire ou de la réduction des émissions de CO₂ intègre à son modèle économique et technologique les voitures électriques individuelles¹⁵². La ville s'adresse à une population très aisée et éduquée, sensible aux notions de confort, de praticité et d'exclusivité caractéristiques des modes de vie luxueux¹⁵³. Les entreprises visées, elles, opèrent dans des secteurs spécifiques et leur intérêt est motivé par le contexte propice à l'innovation, la prototypisation et la mise en œuvre de technologies de pointe. Les aménités urbaines sont par conséquent alignées sur le profil d'usagers et d'entreprises recherchées par les concepteurs et plus largement par l'émirat et les EAU qui diversifient leur économie tout en conservant leur place et leur image de destination luxueuse et ultramoderne dans le paysage des villes d'une élite mondiale internationale et voyageuse.

6.2.6. Structure urbaine de Masdar City

Le plan masse de Masdar City et l'organisation de ses fonctions reposent sur des principes classiques que l'on retrouve dans tous les autres projets de ville *ex nihilo* aujourd'hui et plus largement dans les grandes villes construites après la seconde Guerre mondiale : une voirie et des îlots orthogonaux, et une sectorisation fonctionnelle de l'espace (Figure 32).

Le projet se situe à 30 km au sud-est du centre-ville d'Abou Dhabi, aux portes de l'aéroport international d'Abou Dhabi et à 120 km au sud-ouest de Dubaï. La partie principale et dense de

¹⁵² Par exemple, le partenariat avec une société de location de voitures qui ajoute des voitures électriques de l'entreprise américaine Tesla à sa flotte et propose une application de réservation « *de pointe* » (20/10/2019), et installation des « *première bornes solaires publique de recharge rapide au Moyen-Orient* » (10/09/2019), url : <https://news.masdar.ae/en/masdar-city>.

¹⁵³ La première résidence individuelle construite, l'Eco-Villa, est grande de 405m² sur un terrain de 900m², possède quatre chambres et deux espaces extérieurs (Masdar City, 2017d).

la ville est délimitée dans une aire carrée d'un mile de côté (soit environ 2 km, donc 4 km² de superficie) dont les angles sont orientés vers les points cardinaux. Elle s'inscrit dans un terrain plus grand (la superficie totale du site est de 640 hectares soit 6,4 km²) aux formes irrégulières qui épousent les formes des voies et des quartiers existants alentours. L'enceinte principale carrée, la plus grande, accueille tous les bâtiments aux fonctions valorisées (recherche, sièges sociaux, universités) ainsi que des logements en appartement dans des immeubles collectifs et les fonctions du quotidien associées (commerces, mosquées, bâtiments « communautaires »). Une autre aire carrée plus petite au sud accueille uniquement des logements individuels de type villas et maison en bande.

Le plan masse laisse apparaître deux coulées vertes orientées nord-ouest/sud-est qui ondulent et traversent de part en part le terrain urbanisé. Les deux coulées vertes scindent la ville en trois bandes. La structure viaire orthogonale s'infléchit à de rares endroits pour se rattacher aux points de liaison avec l'existant. Elle a pour principale singularité d'avoir été pensée et orientée en fonction de la course du soleil et des vents dominants sur le site : l'objectif est de favoriser l'ombre dans des espaces piétons¹⁵⁴ et les vents rafraîchissants tout en se protégeant des tempêtes de sable venues du désert. Les fonctions sont principalement réparties par zones : au centre se trouvent les bureaux, l'angle nord concentre les bâtiments dédiés à la recherche et au développement, les bâtiments institutionnels se trouvent aussi dans la partie nord à l'exception d'une école internationale planifiée au sud. Les bâtiments de logements remplissent le reste de la surface des deux emprises carrées et l'on trouve régulièrement placés des bâtiments « communautaires » (des mosquées et des surfaces de commerces). Hors des deux emprises carrées, de grandes étendues représentées en vert seront « *plantées d'arbres pour bloquer la poussière et le sable* ». Cet interstice entre le cœur urbain Masdar City et les parcelles environnantes accueille aussi des équipements sportifs, des bâtiments d'industrie « légère », les bâtiments utilitaires (déchets, production d'énergie solaire) et quelques bâtiments fonctionnels supplémentaires.

¹⁵⁴ Cependant, tous les visuels d'ambiance ou les photos dans les documents de promotion représentent les piétons au soleil dans les rues.

MASDAR CITY MASTER PLAN

EXISTING PROJECTS:



Siemens Middle East HQ
LEED Platinum and 3 Pearl Estidama certifications, MEEED Quality Award for Projects 2013.



Ethiad Eco Residence
LEED Gold and 3 Pearl Estidama rated. Offers 500 units, comprising 1-bed and 2-bed apartments.



Masdar Institute of Science and Technology
Leading research in the fields of advanced energy applications and sustainable technologies. Awarded British Experteise International Awards 2013.



Incubator Building
Home to many entrepreneurial businesses and the convenient One-Stop Shop which offers several vital business services.



International Renewable Energy Agency (IRENA) HQ
Awarded the 4 Pearl Estidama certification in 2014 and The Big Project Middle East Award.

EXISTING AND UPCOMING PROJECTS:

- 1 MASDAR VISITOR CENTRE*
 - 2 MASDAR INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY (PHASE 1)
 - 3 MASDAR INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY (PHASE 2)*
 - 4 SEMS EDUCATION*
 - 5 NYAN INTERNATIONAL SCHOOL
 - 6 TIMARATES COLLEGE OF TECHNOLOGY*
 - 7 CHIC RESIDENCE*
 - 8 SUN TRUST APARTMENT*
 - 9 AL WAHA RESIDENCE*
 - 10 ETHIAD ECO RESIDENCE
 - 11 LEONARDO RESIDENCES*
 - 12 TRISTAR RESIDENTIAL BUILDING*
 - 13 SECOND PHASE OF ETHIAD ECO RESIDENCE*
 - 14 MASDAR HQ*
 - 15 SIEMENS MIDDLE EAST HQ
 - 16 INTERNATIONAL RENEWABLE ENERGY AGENCY (IRENA) HQ
 - 17 MY CITY CENTRE MASDAR*
 - 18 INCUBATOR BUILDING*
 - 19 TRISTAR OFFICE BUILDING*
 - 20 ACCELERATOR BUILDING*
 - 21 HONEYWELL HQ*
 - 22 TRISTAR LIGHT INDUSTRIAL COMPLEX*
 - 23 KHAZNA DATA CENTERS
 - 24 MASDAR 10MW SOLAR PHOTOVOLTAIC PLANT*
 - 25 DISTRICT COOLING PLANT
- RESEARCH, DEVELOPMENT AND PILOT FACILITIES:**
- 26 Masdar Solar Hub: Photovoltaic Test Centre
 - 27 Masdar Solar Hub: CPV Testing Facility
 - 28 Masdar Solar Hub: Masdar Institute Solar Platform
 - 29 Seawater Energy and Agriculture System (SEAS)
 - 30 Electric Energy Storage Solutions Hub
 - 31 Masdar City Eco-Villa Prototype
 - 32 Smart Home Energy Management System (SHEMS) for Masdar City Eco-Villa
 - 33 Personal Rapid Transit (PRT) System
 - 34 Masdar City Construction Waste Management
 - 35 Masdar Institute for Science and Technology Field Station
 - 36 Feasibility of District Cooling powered by Geothermal Energy for Masdar City
- *Upcoming Projects

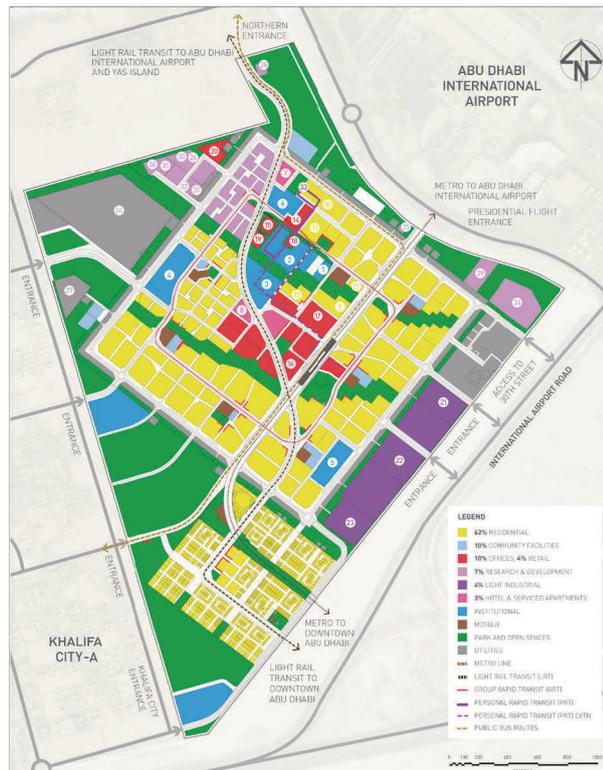


Figure 32 - Masdar City : Masterplan. On distingue en jaune les logements, en rouge les bureaux ou encore en bleu les bâtiments « institutionnels ». Source : Masdar City, 2014, p. 2-3.

La délimitation stricte et géométrique s'apparente pour partie à une ville « fortifiée » où les points de contact avec la ville existante ou à venir sont réduits, symbolisant selon Laurence Crot l'hermétisme intellectuel, politique et social qui préside à la pensée et la conceptualisation d'une ville durable au XXI^e siècle qui ne remet en cause aucun acquis du développement hyper luxueux et consommateur des émirats (Crot, 2013, p. 2821).

6.2.7. Une ville comme un produit

Le statut particulier de Masdar City est d'être le projet d'une entreprise qui dépend du gouvernement et qui poursuit un but commercial. Masdar City « est l'un des *clusters* de bâtiments de haute performance au Moyen-Orient qui sert de laboratoire en temps réel pour observer et étudier comment les villes utilisent, conservent et partagent des ressources » (Masdar City, 2017a). À ce titre, l'ensemble du développement urbain a pour objectif de créer les conditions propices à l'installation d'entreprises et à la construction de bâtiments venant ajouter leur contribution au *cluster* et celui-ci de servir ensuite de rampe de lancement pour le développement et le déploiement économique à la fois des technologies testées mais aussi des dispositifs urbains expérimentés : réseau de transport autonome sous dalle piétonne,

actualisation contemporaine des techniques architecturales et urbaines arabes traditionnelles, alimentation énergétique renouvelable à grande échelle, production agricole hors sol.

La rhétorique des documents publiés amplifie l'ambition commerciale de Masdar au travers du projet Masdar City, répétant à l'envi que « *le défi majeur est de parvenir à la prospérité économique d'une manière durable* », qu'il s'agit de « *promouvoir la prospérité tout en protégeant la planète* » ou encore de « *rendre l'énergie propre à la fois possible et économiquement viable* » (Masdar City, 2016, p. 9). L'ambition écologique sert le projet économique et commercial et n'est pensée que par un petit nombre d'entreprises et de consultants en architecture et urbanisme, menant à terme à une uniformisation des réponses ; elle démontre une réponse technique focalisée sur la « modernisation par l'écologie » (Cugurullo, 2016, p. 3; 5; 7). Dans un contexte de compétition entre projets qui puisent le leur dans des idéologies partagées et largement comptables, *Masdar Digest*¹⁵⁵ compile des informations sur les initiatives d'autres pays, en termes d'énergie solaire notamment, et alimente son discours de comparaisons avec des pays qui auraient des difficultés à gérer l'urbanisation et les pollutions qu'elle entraîne (Inde, Chine). Masdar City s'affiche alors comme une solution d'autant plus viable et enviable, un modèle à suivre, un produit à acquérir, plus moderne, plus adapté, plus durable.

Par ailleurs, le statut de produit commercial de Masdar City se révèle d'autant plus si l'on s'intéresse à une fonction importante qui manque à sa planification : les fonctions d'activité politique, administrative et civique. Masdar City est un développement urbain qui se veut reproductible. Il concourt à la diversification économique et à la promotion internationale des compétences et des industries de l'émirat d'Abou Dhabi et des EAU avant de proposer un renouvellement des structures socio-spatiales de la ville au XXI^e siècle. Les États du Golfe Persique contribuent largement à la production architecturale et urbaine de grande ampleur, à l'écho mondial, et Masdar City en fait partie mais n'est pas le seul représentant des ambitions de la région dans le domaine (Moser *et al.*, 2015). La construction de villes au XXI^e siècle appelle de nombreuses questions et laisse la place à l'expression de nombreuses réponses, dont les plus techniques et technophiles comme le projet Masdar City. De manière tangente à l'analyse du projet par Jean-François Doulet (2016), nous voyons à Masdar City la disparition de la figure

¹⁵⁵ Une publication promotionnelle de l'entreprise sous forme de magazine d'information.

politique au profit de celle de l'économiste qui guide une vision commerciale de la ville en construction, et du technicien qui la fait fonctionner.

Finalement la ville idéale planifiée sous les traits de Masdar City n'est que l'outil utilisé pour maintenir la position économique et les ambitions politiques d'une classe dirigeante et dominante et Federico Cugrullo de conclure :

« À Abou Dhabi, l'utopie n'est pas le but. L'utopie est le moyen : une force qui pousse à la réalisation des priorités économiques. La bonne société et la bonne ville ne sont que des images maintenues loin dans le but d'en faire des mirages pour attirer les investissements. » (2013, p. 85-86)

6.3. Amaravati

Identité et patrimoine au prisme de l'international

6.3.1. Un cas indien singulier ?

L'Asie du Sud et du Sud-Est est apparue tôt sur la carte de recensement des projets de ville dans le monde (avec des projets comme Naydipaw au Myanmar¹⁵⁶, Splendora au Vietnam¹⁵⁷, Forest City en Malaisie¹⁵⁸) mais l'Inde était le pays le plus accessible à nos recherches puisque l'anglais est une des langues officielles ; c'est surtout la langue du monde des affaires ou des administrations tandis que localement l'Inde connaît une très grande diversité linguistique, entre régions et entre États. L'Inde aurait pu offrir de nombreux autres cas de projets de ville, mais Amaravati donnait accès à un discours qui dépasse celui de la croissance économique et embrasse celui de la construction d'une identité.

Différentes sources d'informations nous ont été utiles. D'abord la presse généraliste a attiré notre attention sur ce projet : l'implication d'une agence d'architecture internationale (Foster+Partners) a été déterminante pour motiver des publications élogieuses dans les magazines de design et d'architecture populaires en ligne, très prisés pour les belles images qu'elles relaient et la posture avant-gardiste en matière de goûts et de découvertes qu'elles cultivent. Amaravati apparaît donc d'abord comme un énième « coup » architectural présentant initialement peu de matériau à analyser, si ce n'est des images et un discours codifié. Grâce à des recherches plus circonstanciées *via* la lecture de journaux d'informations locaux et l'accès à des recherches préalablement menées en urbanisme, géographie, ou sciences politiques, nous avons pu retracer l'origine politique de ce projet (la création d'un nouvel État indien) et accéder aux sites institutionnels qui nous ont finalement fourni de nombreux documents, très détaillés et complets.

¹⁵⁶ Voulue par la junte militaire au début des années 2000 et sous les projecteurs de la presse internationale après le coup d'état militaire donnant à voir ces routes de 2x10 voies le 1^{er} février 2021.

¹⁵⁷ Une grande extension urbaine proposant des logements luxueux et des aménités urbaines conformes aux villes de « classe mondiale » pour une classe moyenne et supérieure.

¹⁵⁸ Un projet de ville privée (*gated city*) développé par la Chine sur le territoire malaisien à force d'extensions sur les bords de mer et qui interroge la souveraineté de la Chine en Malaisie. Voir REEL Monte (2 novembre 2018), « *The Irresistible Urge to Build Cities From Scratch* », *Bloomberg Businessweek* [en ligne].

6.3.2. Un État à organiser : fonder une capitale et une identité régionale

Le projet d'Amaravati commence en 2014 comme réponse au besoin d'une capitale pour le nouvel État fédéré d'Andhra Pradesh. Le projet naît d'une volonté politique qui voit dans la construction d'une ville *ex nihilo* un moyen d'affirmer une identité régionale en transformant une région entière pour fédérer le nouvel État autour d'une capitale « *pour le peuple* », rayonnante, exemplaire et « *moderne* » (Amaravati, 2015b, p. 85).

Le 2 juin 2014 l'ancien État fédéré d'Andhra Pradesh est divisé en deux États (Figure 33) : le Telangana et l'Andhra Pradesh¹⁵⁹, il est accordé qu'Hyderabad, alors capitale de l'ancien grand État et désormais situé au Telangana, reste la capitale des deux États pour un maximum de 10 ans, le temps qu'une nouvelle capitale soit désignée pour l'Andhra Pradesh (AP). La même année, les élections de l'assemblée législative de l'AP aboutissent à la nomination¹⁶⁰ de Nara Chandrababu Naidu comme Ministre en chef (*chief minister*). Il représente le parti Telugu Desam (TDP, « Parti du pays Télougou¹⁶¹ ») qui était favorable à la scission¹⁶² et revendique une identité propre à l'AP résiduel autour d'une ligne politique régionaliste.

Directement après la scission, une « mission stratégique d'évaluation et de comparaison » a été confiée à une commission établie avant même l'acte de partition afin d'envisager différents scénarios pour doter l'AP d'une capitale. Ce processus devait permettre d'identifier la réponse adéquate au besoin de capitale de l'AP entre différents scénarios : la désignation d'une ville existante, la répartition des fonctions dans plusieurs villes existantes avec un fonctionnement décentralisé, ou la construction d'une ville nouvelle pour remplir toutes les fonctions nécessaires. À partir de critères tels que la « connectivité », les « risques naturels » ou la « disponibilité » des terres, les scénarios ont été étudiés et comparés et chaque ville de l'AP a

¹⁵⁹ Aussi nommé Andhra Pradesh résiduel pour le distinguer de l'Andhra Pradesh pré-division ; voir DELACROIX Guillaume (9 octobre 2018), « Amaravati, le nouvel avatar des chimères urbaines », *Le Monde*.

¹⁶⁰ Le 8 juin 2014 par le gouverneur nommé par le président indien selon la coalition formée par l'assemblée législative élue.

¹⁶¹ Andhra Pradesh signifie « État Télougou » en sanskrit (Andhra et Télougou désignent le même peuple). Le Télougou est le nom de la langue régionale locale.

¹⁶² Le Telangana et l'AP appartenaient à des territoires distincts pendant la colonisation britannique (Territoire d'Hyderabad et Madras) et n'ont été unifiés qu'après l'indépendance au moment de redéfinition administrative de l'Inde selon le principe des frontières linguistiques en 1956. Le Telangana a connu depuis lors des revendications militantes séparatistes.

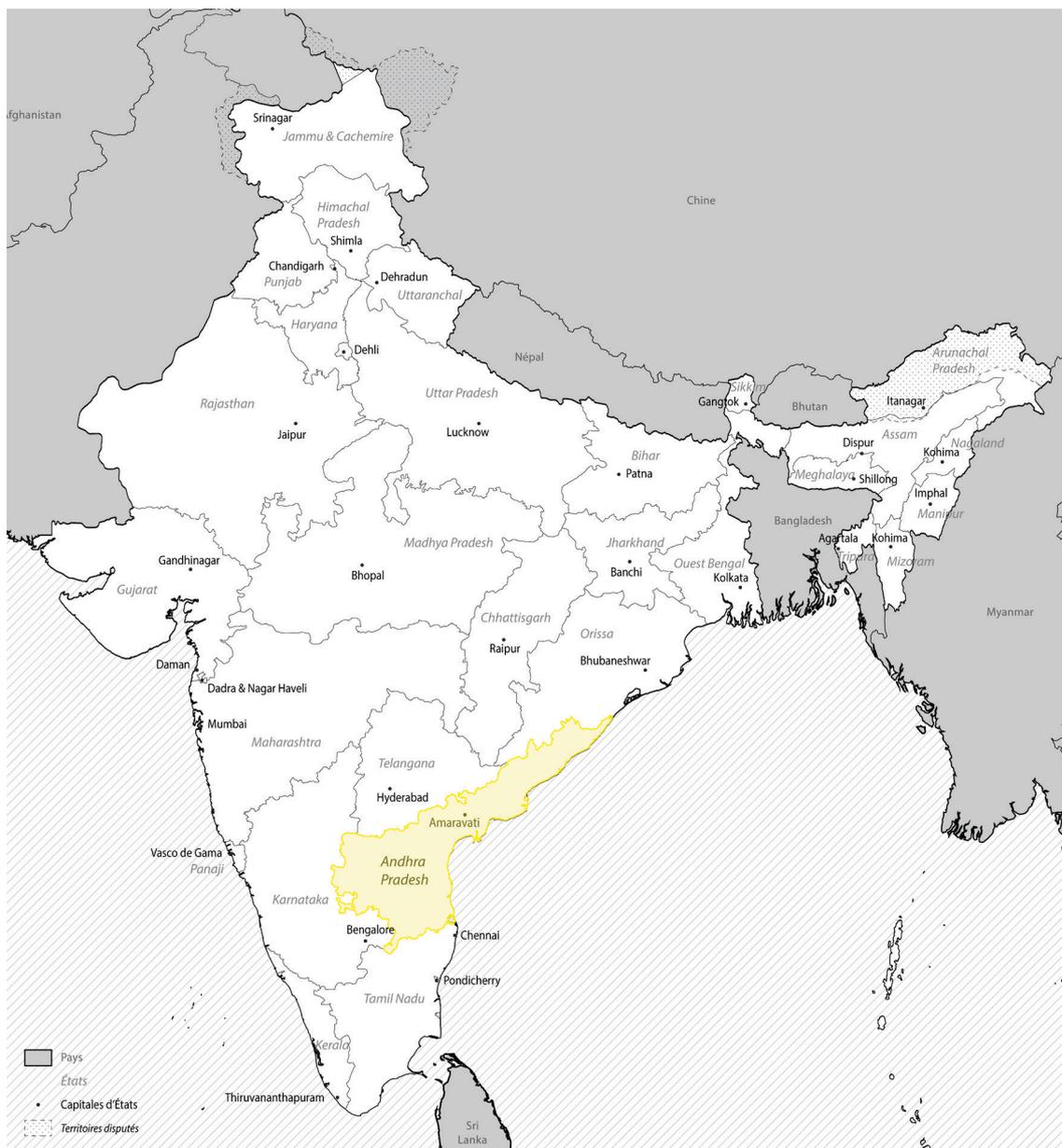


Figure 33 - Carte de situation de l'Inde, de l'Andhra Pradesh et la nouvelle capitale Amaravati.

été évaluée et s'est vue attribuer un « index d'aptitude » reflétant une pondération de l'ensemble des critères. Le rapport final ne se prononçait pas sur la meilleure localisation pour la nouvelle capitale, il défendait en revanche une répartition décentralisée des fonctions gouvernementales contribuant ainsi à créer des synergies et à stimuler l'activité de l'ensemble de l'État (Leclerc, 2015, p. 122-123; Ramachandraiah, 2015a, p. 10). Cependant, ce rapport est achevé en précipitation lorsque N.C. Naidu exprime « moins d'une semaine après sa prise de fonction [...] sa préférence pour une localisation [proche des villes de] Guntūr et Vijayawāda » et surtout son choix de la concentration dans une ville nouvelle au détriment de la décentralisation (Leclerc, 2015, p. 124). Un second rapport est rédigé et abonde en son sens en

juillet 2014. Celui-ci désigne la région opportune pour l'implantation de la future capitale puis en septembre 2014 la localisation finale est choisie « dans les mandals de Thullur, Mangalagiri, Tadepalli du district de Guntur [et] dans les mandals ruraux d'Ibrahimpattanam et de Vijayawada du district de Krishna » (Amaravati, 2015d, p. 10, 2017, p. 1)¹⁶³. Enfin,

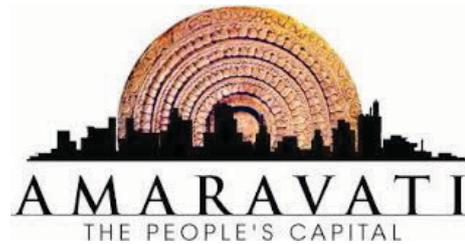


Figure 34 - Amaravati : Logo du projet. Source : site internet officiel.

en avril 2015 le nom d'Amaravati est arrêté, il est emprunté à une ville qui abrite des lieux sacrés du bouddhisme et dont le nom désigne par ailleurs un lieu mythologique de l'hindouisme¹⁶⁴ et qui est située à 20km à l'ouest du site de la future ville *ex nihilo*.

Amaravati sert dès l'origine les ambitions du parti régionaliste de N.C. Naidu : la ville représente un État fort et lui donne une image exemplaire pour accompagner la construction d'une identité télougou. Ces ambitions se retrouvent dans les discours mais aussi dans les choix formels et urbanistiques. Par ailleurs, le logo choisi pour la ville (Figure 34) objective la conjugaison à laquelle aspire le projet d'Amaravati de la modernité et de l'historicité. Il représente une silhouette de gratte-ciel superposée sur l'image d'un mandala doré, symbole du bouddhisme. Cet assemblage est vu comme le symbole de l'appropriation culturelle par N.C. Naidu et le Telugu Desam Party d'un patrimoine qui dépasse les frontières de l'AP mais aussi de l'Inde (Leclerc, 2015; Ramachandraiah, 2015b, p. 68).

6.3.3. Façonner le territoire autour de la nouvelle capitale

L'Andhra Pradesh crée dès 2014 la *Capital Region Development Authority* (CRDA), une autorité chargée « de la planification, la coordination, l'exécution, la supervision, du financement, du budget et de la promotion et la pérennisation du développement planifié de la région capitale » (Amaravati, 2015d, p. vii). La CRDA doit préparer dans l'espace d'une année un plan pour la région capitale organisée autour de la future ville, première étape pour le développement d'Amaravati. La responsabilité « du développement, de la mise en œuvre, de l'exploitation et de la gestion d'Amaravati » est, elle, déléguée à une autre nouvelle autorité, l'*Amaravati Development Corporation Ltd* (ADC).

¹⁶³ Les mandals sont des subdivisions administratives des districts.

¹⁶⁴ Qui se différencie par le *h* en dernière syllabe dans la transcription latine, Amaravathi.

Le projet de ville pour fonder une capitale pour l'Andhra Pradesh organise une région entière de plus de 8000 km² autour de la future ville *ex nihilo* de 217 km² (Figure 35). Le district de la « région capitale » se situe à cheval sur le district de Guntur (au sud) et celui de Krishna (au nord). Le site choisi pour Amaravati conjugue une opportunité de situation dans une région prospère de l'AP et dotée de grandes infrastructures, et une stratégie de réorganisation des dynamiques locales vers la nouvelle capitale. Le projet de ville désaxe la polarité régionale actuelle vers ce nouveau centre urbain et impose Amaravati comme réceptacle des croissances à venir. La puissance, la prospérité économique, et l'importance démographique de la région étaient jusque-là portées par la ville toute proche de Vijayawāda qui borde la rivière Krishna au nord-est d'Amaravati – elle compte plus d'un million d'habitants dès 2011. D'autre part, le site d'implantation se situe opportunément proche des axes importants de communication le long de la côte Est de l'Inde mais aussi sur les axes nationaux reliant certaines des plus grandes métropoles indiennes – Delhi et Kolkata (Calcutta) au nord, Chennai au Sud et Mumbai (Bombay)

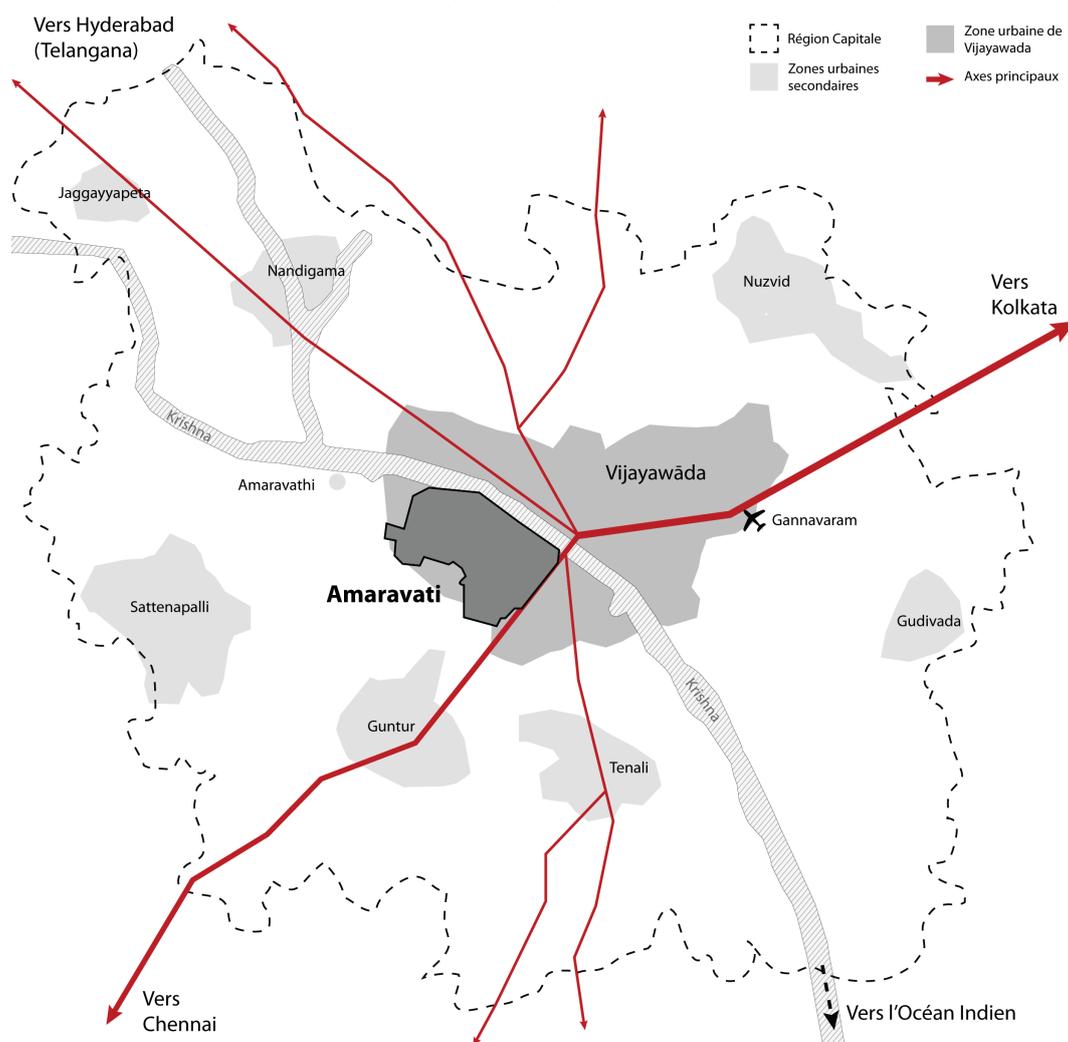


Figure 35 - Amaravati : Région Capitale.

à l'Ouest – qu'un projet de train à grande vitesse prévoit de renforcer pour que le « *quadrilatère d'or* » devienne le « *quadrilatère de diamant* » (Amaravati, 2015d, p. 6) de l'Inde (Figure 36). Dans ce contexte, la planification de la « région capitale » vise à diriger les intérêts financiers et les investissements vers Amaravati et à répartir la croissance démographique à la périphérie des pôles secondaires existants, la densité étant jugée « trop élevée » dans leurs centres urbains (Amaravati, 2015d, p. 13).

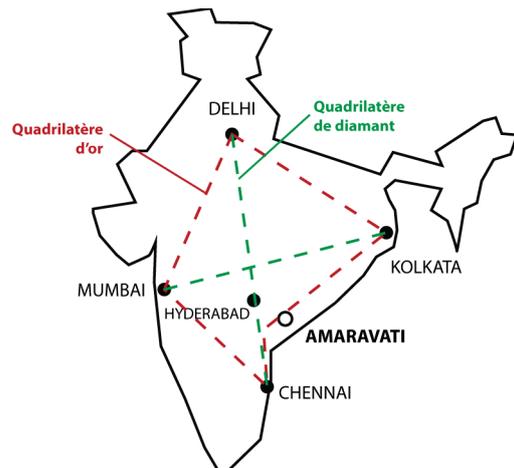


Figure 36 - Inde : quadrilatères d'or et de diamant.

L'implantation de la ville *ex nihilo* résulte d'une stratégie minutieuse de captation de bénéfices régionaux – infrastructures et axes de transport existants et en projet, grands centres urbains, patrimoine culturel – et de distinction vis-à-vis des centralités existantes qui pourraient parasiter l'image fondatrice d'Amaravati. En effet, la future ville est certes proche de la ville voisine de Vijayawāda, à l'économie florissante, mais ne se place pas sous son influence et élabore prudemment ses principes d'organisation urbaine, fonctionnelle et symbolique afin de se placer à une distance « critique » de Vijayawāda, ce qui lui permet de « capter les synergies de la proximité de la ville millionnaire [...] mais en même temps maintient une distance suffisante pour créer une nouvelle identité pour [Amaravati] » (Amaravati, 2015c, p. x). La situation géographique de la ville est donc stratégiquement pensée au profit d'Amaravati et dans l'intention de maximiser d'une part les gains économique et pratique grâce à ce voisin mais de le mettre à distance pour optimiser les gains symboliques que peut procurer l'image d'une ville *ex nihilo* indépendante et souveraine. L'image diffusée est celle d'une capitale forte qui façonne son territoire et qui donne à l'AP résiduel une image de renaissance puissante autour d'un centre nouveau.

De plus, à l'échelle territoriale, la création de la « région capitale » autour d'Amaravati redessine une région dans l'État par-dessus les divisions administratives existantes des districts de Khrisna et Guntur. Cette nouvelle définition administrative reprend et agrandit une aire de développement déjà identifiée, constituée et administrée comme telle autour des villes de Vijayawada, Guntur, Tenali et Mangalagiri (VGTM) – près de 2 millions d'habitants en 2011 – et

l'épaissit pour former une région d'un diamètre d'environ 50 km¹⁶⁵ (Amaravati, 2015d, p. 11). Habilement représentée sur les cartes, Amaravati apparaît finalement en centre fédérateur d'une région dont les potentialités de développement sont multiples.

La situation spatiale et politique engendrée par la création de la CRDA et de l'ADC et la définition de la région capitale par-dessus deux districts existants de l'AP ne font que refléter l'ambition de pouvoir de N.C. Naidu. La construction des gouvernances aux échelles municipale et régionale lui permet de s'approprier le pouvoir et la gestion de la ville et de la région depuis sa position de ministre en chef alors que le 74^e amendement de la Constitution indienne doit garantir la séparation de ces pouvoirs (Leclerc, 2015, p. 126-127).

6.3.4. L'expertise singapourienne pour un projet de « classe mondiale »

Pour accompagner le travail de l'autorité de développement (CRDA), le gouvernement d'Andhra Pradesh conclut un accord le 8 décembre 2014 avec le gouvernement de Singapour pour « *collaborer à la planification et à l'aménagement de la nouvelle capitale* ». Cette collaboration a été déléguée à deux firmes singapouriennes qui ont plus tard fusionné sous le nom Surbana Jurong (en juillet 2015) : Surbana a été désigné consultant principal pour la planification, l'aménagement et les infrastructures urbaines et parallèlement Jurong, en tant que sous-traitant, a été chargé des études économiques, de la stratégie et de la planification des zones industrielles (Amaravati, 2015a, p. vii). La CRDA agit pour le compte du gouvernement d'Andhra Pradesh et Surbana Jurong mène les études et développe le projet d'Amaravati, avec l'aide du *Centre for Liveable Cities* et de *Singapore Cooperation Enterprise* pour leurs expertises.

L'ambition principale du projet de ville est de « construire une capitale de classe mondiale ». Deux stratégies de planification territoriale complémentaires participent à créer l'image de « ville de classe mondiale » d'Amaravati : d'abord, l'optimisation de la répartition des fonctions utiles mais peu valorisantes vers les pôles urbains secondaires (industries polluantes, gestion des déchets, générateurs électriques) et la distribution des axes de transport et le maillage du territoire autour de la capitale ; ensuite, la concentration des fonctions les plus prestigieuses dans Amaravati afin de créer une ville combinant tous les attributs attachés aux « *villes de classe*

¹⁶⁵ « *Capital region* », administrée par la *Capital Region Development Authority* (CRDA) qui remplace la *VGTM Urban Development Authority* (VGTUMUDA)



Fig.4.43 Mood Images - High Rise Residential



Fig.4.44 Mood Images - Medium Rise Residential



Figure 37 - Amaravati : images d'ambiances dans le masterplan.
Source : Amaravati, 2015a, p. 46 et suiv.

mondiale ». La région est entièrement réorganisée autour et pour la capitale, et Amaravati en capte les bénéfices.

L'expertise singapourienne apporte son soutien comme modèle pour atteindre les six objectifs¹⁶⁶ qui « *guident la planification* » par de multiples références, ajoutées à celles d'autres capitales d'États indiens qui répondent aux canons – selon les concepteurs – de « *la ville de classe mondiale* ». L'appel à la compétence de Singapour reflète les représentations des commanditaires du projet de ville qui voient dans la réussite économique de ce petit pays d'Asie une preuve que la réussite réside dans les stratégies, notamment urbaines, adoptées en amont et les décisions politiques volontaristes – voire performatives – pour guider le développement économique (Amaravati, 2015d, p. 16-17, 2017, p. 4). Les documents de projet d'Amaravati déploient donc un argumentaire construit sur des comparaisons mais aussi sur le récit du développement économique de plusieurs villes étrangères pour soutenir l'image de l'action politique motrice du développement territorial. Le discours soutient la décision de construire

¹⁶⁶ Les six objectifs sont : « *infrastructure de classe mondiale ; emplois et logements pour tous ; vert et propre ; qualité de vie ; gestion efficace des ressources ; identité et héritage* » (Amaravati, 2015a, p. 30-31).

une ville *ex nihilo*, qui demande tant de sacrifices aux propriétaires ruraux et engage autant de ressources financières, car la réussite future profitera à ces mêmes propriétaires.

N.C. Naidu a été le grand promoteur de l'exemple singapourien et, plus largement, des villes d'Asie orientale : au travers de ses voyages et de sa recherche d'investisseurs, il montre son tropisme asiatique qui est concrétisé par les accords passés entre le gouvernement de l'État d'Andhra Pradesh et les entreprises chargées de la conception régionale et urbaine (Leclerc, 2015, p. 127). La vision politique du projet est soutenue par la mobilisation de références à des villes considérées comme modèles et qui illustrent les ambitions socio-politiques internationales de N.C. Naidu et du Telugu Desam Party.

La comparaison avec d'autres pays et l'inspiration qui en est issue fournissent un socle de références concrètes à ces projections. La communication du projet d'Amaravati s'appuie sur des illustrations, des « *images d'ambiance* » (*mood images*), pour donner corps à la ville imaginée (Figure 37). Se différenciant volontiers d'Hyderabad et du Telangana dont l'Andhra Pradesh doit se séparer, Amaravati puise ses nombreuses références « *autour du globe* » (Amaravati, 2015c, p. xi), chez d'autres « *capitales indiennes ou mondiales* » (Amaravati, 2015a, p. 16-17), plus souvent à Singapour ou à Barcelone, Yokohama pour *benchmarking* (Amaravati, 2017, p. 4; 6-7), et à des projets urbains plus spécifiques à Shanghai, Mumbai ou Pune (Amaravati, 2015a, p. 21).

6.3.5. Des pratiques illégitimes et coercitives : le territoire en champ de lutte

Les ambitions de ville *ex nihilo* « *de classe mondiale* » et le regard tourné vers l'international entrent en contradiction avec la réalité du territoire sur lequel Amaravati est projeté. Déjà structuré par de grands centres urbains et industriels, traversé par des axes régionaux et nationaux et doté en infrastructures, le site choisi n'est pas un terrain vierge comme l'affirment les documents de projet : « *the new Amaravati Capital city is primarily a greenfield site* » (Amaravati, 2015a, p. 14;79). Habité et cultivé, le futur site urbanisé compte une population de plus de 265 000 habitants sur 217 km² dans vingt-neuf localités (25 villages et 4 hameaux), mais la construction d'Amaravati selon les plans dessinés par Surbana Jurong implique une abstraction complète des parcelles foncières et la transformation de leur destination, de terres agricoles en infrastructures et sites à urbaniser¹⁶⁷. Les terres sur lesquelles le projet est planifié

¹⁶⁷ Les cultures ont été arrêtées depuis 2015 (Leclerc, 2019, p. 142).

appartiennent à des milliers de propriétaires terriens qui parfois les cultivent ou les louent et les font exploiter par d'autres tandis qu'eux vivent dans des centres urbains.

Afin de réaliser le projet sur ce territoire morcelé, il s'est agi de proposer aux propriétaires de mettre leurs terres en commun pour permettre un redécoupage parcellaire. L'autorité chargée de la planification met en place entre décembre 2014 et mars 2015 un « *système de remembrement des terres* » (*Land Pooling System*, LPS) conforme au droit d'Andhra Pradesh qui interdit toute aliénation de terres attribuées à des agriculteurs depuis 1977 (Ramachandraiah, 2015b, p. 73). Le LPS permet de mutualiser puis de redistribuer les terrains suivant une géométrie et une répartition qui conviennent au projet conçu (Amaravati, 2015a, p. 62), c'est-à-dire de les modifier sans aliéner les biens. La réussite du LPS implique la participation de l'ensemble des propriétaires au système de remembrement, sans quoi des parcelles exclues du LPS formeraient des anomalies dans le nouveau découpage parcellaire.

Les abus des autorités publiques pour la mise en œuvre du LPS ont provoqué de nombreuses protestations et inscrivent la construction de la capitale dans un contexte politique et social violent qui alimente les oppositions politiques au sein de l'État fédéré. Des journalistes et des chercheurs ont mis en lumière des tactiques d'intimidation et de coercition des propriétaires ou des habitants réfractaires au LPS, jusqu'à des incendies volontaires et une politique du fait accompli (Ramachandraiah, 2015a, 2015b). Amaravati se compte ainsi parmi d'autres projets de ville en Inde qui ont été étudiés notamment sous l'angle des pratiques abusives menées par les autorités locales dans les projets d'urbanisation (à propos du cas de Dholera Smart City dans le Gujarat en Inde, lire Datta, 2015). L'étude des documents officiels de communication et d'information montrent que le système de redistribution du LPS à Amaravati ne s'appuie pas que sur une réorganisation géométrique des parcelles mais sur un principe d'équivalence de valeur : un calcul détermine la valeur foncière des parcelles selon la taille et l'usage actuel (agricole ou commercial) puis un calcul d'équivalence permet de redistribuer des terrains beaucoup plus petits mais à « *haute valeur ajoutée* » selon des prévisions basées sur la spéculation immobilière une fois Amaravati construite, habitée et investie par les entreprises¹⁶⁸.

¹⁶⁸ Une partie du calcul est donnée ainsi : « *Dans le cadre du système de mise en commun des terres, pour chaque acre de terres agricoles mises en commun : 800 à 1000 yards carrés de terrain résidentiel doivent être rendus au propriétaire et 100 à 450 yards carrés de terrain commercial doivent être rendus*

Ce système pose de nombreux problèmes : d'une part, la très faible compensation offerte aux habitants non propriétaires les plus paupérisés par l'arrêt des activités agricoles ; d'autre part, la nécessité pour les propriétaires exploitants de croire à cette valeur future et de la défendre lorsqu'ils acceptent (ou sont contraints) d'adhérer au LPS au risque de tout perdre. Ces derniers deviennent totalement dépendants de la réalisation future de la chimère urbaine pour espérer obtenir compensation pour la perte de leur propriété et de leur moyen de subsistance. De plus, la critique est découragée puisqu'elle met en péril les gains potentiels. Les commanditaires s'accordent de cette façon une position de défenseurs des propriétaires :

« [...] Nous n'avons pas pris de terres par la force. Si un dirigeant se rend dans cette région et parle négativement, le prix des terres chutera de 10 lakh Rp par acre¹⁶⁹ » (Ramachandraiah, 2015b, p. 73).

Les indemnités complémentaires ne résolvent pas la dépossession professionnelle vécue par des familles et des villages d'agriculteurs dans une région de l'Inde considérée comme un grenier, le « *bol de riz* » du pays (Amaravati, 2015d, p. 7). Les paysans sont forcés de devenir « urbains » et de tirer leurs revenus de l'immobilier ou du commerce dans la future capitale (Leclerc, 2019).

Amaravati apparaît comme le projet de ville *ex nihilo* d'un pouvoir politique fort et à résonance identitaire dans les discours de N.C. Naidu. La construction autoritaire, soudaine et transformant en profondeur des dynamiques locales et les conditions de vie des habitants met en jeu l'acceptabilité du projet, sa perception par le public et son appropriation par les habitants. Le projet de ville *ex nihilo* engage donc une vaste entreprise de communication *via* de multiples publications promotionnelles (Amaravati, 2015d, 2015a, 2015c, 2016, 2017) et use de dispositifs divers pour faire participer les habitants de la zone destinée à la construction et afficher une proximité entre les habitants et les concepteurs. La CRDA (*Capital Region Development Authority*) met en avant la « *participation volontaire* » au LPS des paysans, leur place de

au propriétaire. Le nombre exact dépend de la qualité des terres agricoles, de leur emplacement et de quelques autres critères identifiés par la CRDA. » (Amaravati, 2015d, p. 62)

Pour chaque acre (4046m²) du LPS la CRDA en restitue donc entre 752 et 1212m², et conserve au passage de 2834 à 3284m², soit entre 70 et 80% du total des surfaces foncières concernées par le LPS.

¹⁶⁹ Propos « d'un ministre ». Environ 11 000€ (nda).

« *partenaires* », toujours très souriants¹⁷⁰ et leurs grandes attentes du projet que le gouvernement ne doit pas décevoir (Amaravati, 2019, p. 35) :

« L'objectif général du programme est de rendre justice aux familles touchées par la construction d'une capitale confortable et durable pour l'État d'Andhra Pradesh en faisant des propriétaires fonciers et des résidents locaux des partenaires du développement. » (Amaravati, 2015a, p. 62)

Pour alimenter ce *storytelling* le site internet de l'Andhra Pradesh et celui de la CRDA montrent des actualités relatives aux réunions de participation, des visites des concepteurs ou des hommes et femmes politiques, des formations de reconversion professionnelle dispensées.

La CRDA a également un temps mis en ligne un formulaire autorisant l'envoi de commentaires ou d'idées sur le projet¹⁷¹. Ces formulaires, très sommaires ne permettent cependant que l'envoi de messages très courts¹⁷² et dont la finalité reste floue. Leur extrême simplification rend le recueil d'avis très partiel (pour ou contre par exemple) et purement instrumental.

Tous les arguments convergent pour présenter le projet comme l'amélioration absolue de tous les aspects du quotidien des propriétaires terriens et une amélioration de la valeur même des terres déjà exploitées ou habitées. Le futur, au moyen du projet de ville et de l'urbanisation, est « *une opportunité d'amélioration et une chance de progrès* » (Amaravati, 2018b). Ce discours place les habitants et les exploitants dans une situation ambivalente entre la promesse d'un mieux et l'affirmation d'un quotidien qui serait aujourd'hui sans valeur.

Ainsi la rhétorique du CRDA est formidablement labyrinthique, vantant d'une part le site choisi comme un « *terrain presque vierge* » dont les contraintes sont surtout d'ordre techniques et paysagères, entendu la part de terrains inconstructibles ou les risques d'inondations. La possession des terres par des particuliers est présenté à la marge comme l'une des contraintes

¹⁷⁰ Des photos complètement décontextualisées montrent des personnes souriantes de tous âges dans ce qui semble être des bâtiments comme il en existe dans les villages, et sous-titrées « les habitants de la capitale » (*People of the Capital City*) (Amaravati, 2015a, p. 10).

¹⁷¹ Pour donner son avis sur « l'axe civique », premier marché passé avec des architectes. Le formulaire est encore consultable avec l'adresse directe mais n'est plus référencé sur le site actuel de la CRDA (à l'automne 2019), url : <https://crda.ap.gov.in/APCRDA/Userinterface/Admin/FeedbackOnDesignbyFosterPartners.aspx>. Ou pour nommer certains bâtiments et lieux par exemple, url : <https://crda.ap.gov.in/APCRDA/UserInterface/Admin/feedbackonNamesinCapitalCity.aspx> (consulté le 18/11/2019).

¹⁷² Fait dont certains commentateurs du projet se plaignent sur le forum Skyscrapercity.com, très actif et qui rassemble des discussions sur toutes sortes de projets relatifs à l'architecture, l'ingénierie ou l'urbanisme comme Vara123 (mars 2017), url : <https://www.skyscrapercity.com/showpost.php?p=139126954&postcount=1950>, et S Chigurupati (mars 2017), url : <https://www.skyscrapercity.com/showpost.php?p=139126954&postcount=1948> (consulté le 11/12/2019).

pour lesquelles il suffit finalement de « *prévoir la surface adéquate de terres à la place de leurs champs dans le masterplan* » (Amaravati, 2015a, p. 14) alors même que le site initial choisi contient 25 villages et 4 hameaux.

6.3.6. Créer une nouvelle destination spatiale et politique, de la région au quartier

La volonté affichée de créer un centre pour la région capitale et, plus largement, pour l'État se concrétise par la transformation de l'espace régional, urbain et architectural en une destination nouvelle. Le projet est développé sur ces trois échelles géographiques comme en attestent les trois rapports de conception de Surbana Jurong qui détaillent les « *étapes clés* » du projet. L'ensemble du projet est développé par imbrications successives pour donner à Amaravati : une présence internationale en s'appropriant les codes des « *villes de classe mondiale* » ; une importance nationale comme centre du nouvel État d'Andhra Pradesh ; et une inscription régionale en structurant le territoire. Chaque échelle rappelle les ambitions politiques de N.C. Naidu et les inscrit dans l'espace du territoire et de la ville future.

Les trois échelles sont traduites en trois documents principaux qui restituent un récit de la conception et des choix opérés et résument les analyses et les choix de conception. Ils ont été remis entre mars et juillet 2015. D'abord le « *Capital Region Plan (CPR)* » fixe les « *stratégies pour la région capitale* », ensuite le « *Capital City Master Plan* » contient les « *plans d'urbanisme local et les plans de zoning pour la nouvelle ville capitale [et] définit les stratégies de développement pour chaque objectif fixé dans le CPR* » et enfin le « *SEED Development Master Plan* » détaille la « *conception urbaine et les règles de développement pour la première section construite de la ville [appelée SEED]* » (Amaravati, 2015a, p. vii). On y trouve le détail des stratégies d'implantation des fonctions dans la ville, ses dimensions, ses formes, les réseaux et leurs logiques de fonctionnement depuis l'échelle de la région jusqu'au SEED. Les documents résument également les études urbaines et économiques faites par les équipes de conception pour dimensionner, provisionner et projeter les divers secteurs et les services urbains, les estimations et les projections démographiques et économiques ainsi que les scénarios testés et comparés. Les trois documents contiennent les principes généraux de conception et de développement de la ville d'Amaravati qui continuent ensuite d'être affinés et d'évoluer au gré de la concrétisation du projet, des financements promis et des contrats conclus avec de grandes entreprises. Par ailleurs, entre 2015 et 2019 la CRDA édite tous les ans des rapports qui font le récit de la progression du projet (le dernier en date : Amaravati, 2019). Ils résument les avancées faites à la fois dans les actions sociales envers les habitants (information, formations), les

diverses étapes de résolution du LPS, la présentation des premiers projets d'architecture conçus ou construits, mais aussi les projets mis en route et la gestion des fonds pour la construction d'Amaravati. Le soin apporté à publier des rapports réguliers montre notamment l'application du gouvernement de l'AP à maîtriser une communication publique en continu. Ces rapports annuels sont donc précieux pour ce qu'ils explicitent des plans produits initialement par Surbana Jurong. La synthèse qui y est faite permet de mieux saisir des éléments par trop décomposés et disséminés dans les trois *masterplans* initiaux. Enfin, des documents spécifiques sont également publiés, par exemple ceux relatifs à la conception des infrastructures « *smart* » menés par une entreprise chinoise (Amaravati, 2017) ; ces derniers reprennent les éléments de langage déjà connus, notamment l'objectif central de « *classe mondiale* », et s'en servent pour motiver le choix et le besoin des infrastructures intelligentes et la nécessaire adaptation aux « *standards établis par des pays comme Singapour* » (Amaravati, 2017, p. 4).

6.3.7. Une conception urbaine régie par des logiques de rationalisation

La ville créée pour Amaravati redessine son territoire et invente des règles de conception pour organiser le tissu urbain, ses dimensions, sa morphologie, sa logique fonctionnelle et les axes de transport à l'aide d'éléments de conception primaires : nœuds, axes et zoning fonctionnel. Les schémas de l'organisation spatiale de la ville et ceux de la région représentent ces éléments de conception. À l'échelle de la région les villes forment les nœuds, reliés entre eux par des corridors qui sont à la fois des axes qui structurent un maillage de transports (autoroutier et ferré) et également des zones de développement sur lesquelles l'urbanisation peut se greffer. Chacune des villes et chacun des corridors sont distingués par une dominante fonctionnelle.

À l'échelle de la ville, les éléments de conception ne désignent plus des lieux existants mais créent une géométrie et une logique spatiale *ex nihilo* (Figure 38) : trois axes forment un triangle aux sommets duquel se trouvent trois nœuds. Chaque nœud désigne à la fois la rencontre de deux zones d'activités déployées le long des axes, mais désigne aussi le lieu d'une fonction symbolique. Les axes sont, eux, positionnés en relation avec des éléments du grand paysage (collines, forêts et la rivière Krishna).

À partir de cette schématisation primaire, le *masterplan* concrétise les usages dédiés de chaque corridor et l'emplacement des fonctions et bâtiments phares de la ville ; il décline la structure viaire sur un maillage orthogonal resserré jusqu'à former des îlots rectangulaires appelées « *cellules* » (*cell*) (Amaravati, 2015a, p. 34-35) de 300 m à 500 m de côté, dans lesquels sont répartis les autres zones fonctionnelles (Figure 39). La structure spatiale simple permet de

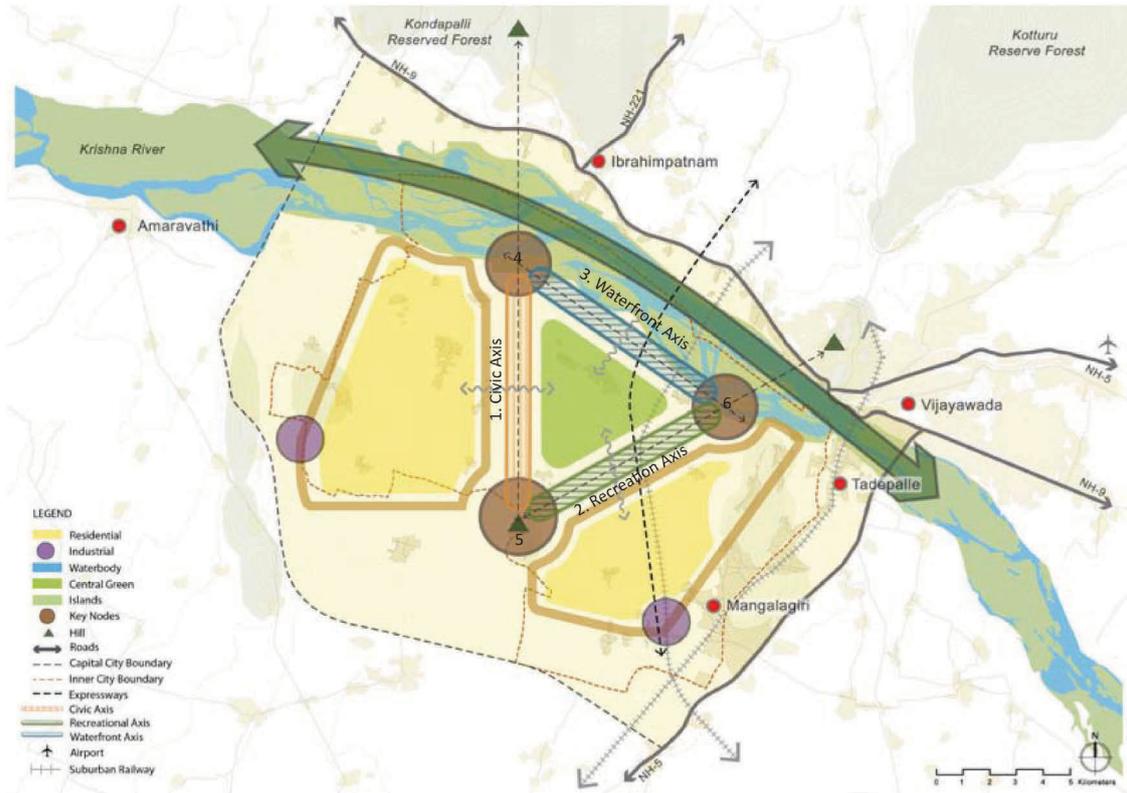


Fig.4.6 Concept structure showing three axis and three nodes

Figure 38 - Amaravati : structure primaire de conception spatiale et urbaine.

Source : Amaravati, 2015a, p. 33.

rationaliser successivement l'organisation et les fonctions à toutes les échelles en partant des éléments de conception primaires. Les cellules forment un maillage à la fois territorial, urbain et local dans lequel est défini l'ensemble des fonctions du projet de ville.

L'espace urbain est subdivisé en pôles régionaux, quartiers et arrondissements, jusqu'à l'îlot ; chaque division doit remplir un certain nombre de fonctions de base en plus d'une thématique fonctionnelle plus large. À la manière des grilles d'équipement du ministère de la Reconstruction pour les grands ensembles en France¹⁷³, le *masterplan* d'Amaravati quantifie et hiérarchise les besoins et les distances à toutes les échelles, de la cellule à la capitale :

« Le concept propose que les développements résidentiels soient regroupés en lotissements urbains. Chaque lotissement sera planifié selon le lotissement modèle, conçu selon une stratégie de répartition hiérarchique de la population, des utilisations du sol, des espaces ouverts et des infrastructures. [...] Les équipements publics dans Amaravati ont été planifiés à quatre niveaux

¹⁷³ MAZIOL Jacques, et AUBERT Yves, (1982), « Grille d'équipement », *Urbanisme*, n°90-91, p. 75-77.

hiérarchiques qui incluent : la ville | la région | le lotissement | le quartier. » (Amaravati, 2019, p. 50; 55-56)

Il en va de même pour les transports qui sont organisés en quatre niveaux hiérarchiques de routes et deux systèmes de transports en commun (bus et rail). L'assemblage en poupées russes de chaque échelle finalement toutes contenues dans l'échelle de la région permet aux principes de conception et d'organisation spatiale d'être adaptés de façon fractale, depuis le territoire régional jusqu'à l'îlot urbain de 900m² autorisant la rationalisation optimale des fonctions et des infrastructures. La

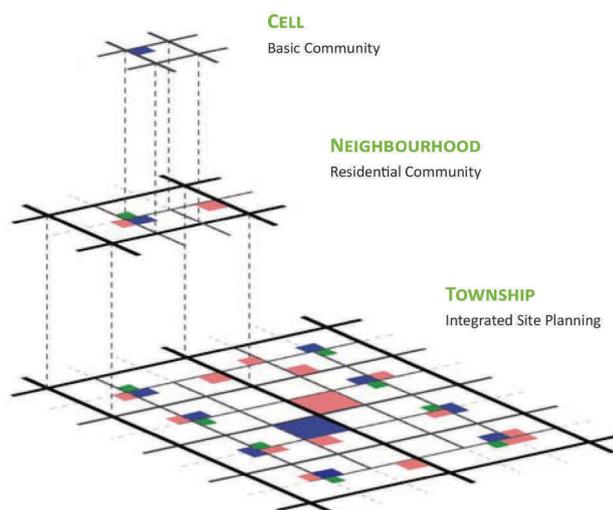


Figure 39 - Amaravati : structure de maillage orthogonal de la ville.
Source : Amaravati, 2015a, p. 35.

légitimité et l'acceptabilité de la création d'Amaravati reposent alors sur deux stratégies de composition urbaine : une morphologie géométrique rationnelle prouve de modernité et d'efficacité, et un ancrage territorial plus large sur des éléments paysagers et religieux comme symboles identitaires chers à N.C. Naidu et au Telugu Desam Party.

Des variations animent ensuite la structure idéale formée par ces grands principes (Figure 40). La ville est divisée en neuf « villes thématiques » qui reflètent simplement la disposition des grands équipements sur la maille dessinée : gouvernement, justice, finance (quartier d'affaires), connaissance (université), électronique (industries des nouvelles technologies), santé (centre hospitalier), sports, médias (équipements culturels et religieux), tourisme (berges de la rivière Khrisna). Ces fonctions thématiques s'alignent sur la structure dessinée à grands traits par les nœuds et les axes et colorent une composition urbaine classique qui articule les fonctions résidentielles et tertiaires. D'autres maillages s'ajoutent par ailleurs, notamment sur la thématique « *propre et vert* » : un réseau de parcs et d'aménagements paysagers autour de l'eau et des mobilités douces.

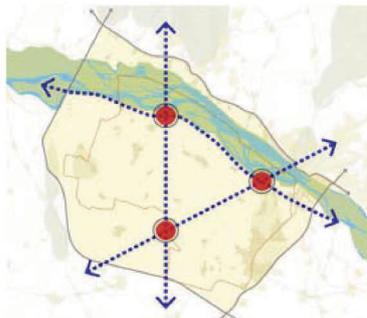


Fig.4.9 Main city nodes and axes

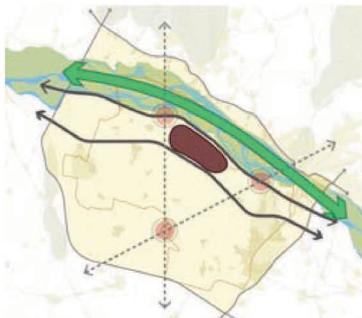


Fig.4.10 Downtown

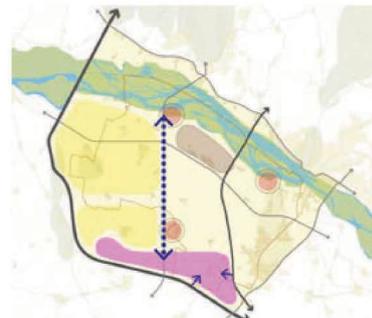


Fig.4.11 Industrial belt

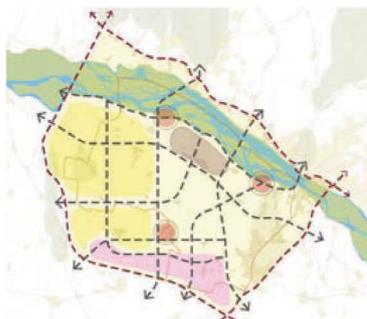


Fig.4.12 Expressway and Arterial Road Grid

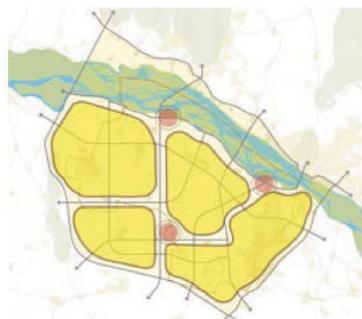


Fig.4.13 Four Zones



Fig.4.14 Regional Centres



Fig.4.15 Loop Road



Fig.4.16 Green Network



Fig.4.17 Public Transit

Figure 40 - Amaravati : planche de schémas qui décomposent les différents choix de composition urbaine. Source : Amaravati, 2015a, p. 36.

6.3.8. Adaptations d'une typologie : difficile adéquation du générique et de l'unique

Mais le maillage orthogonal et rationnel s'accommode difficilement des accidents dus aux 29 noyaux villageois conservés à l'intérieur du nouveau plan. Ils forcent donc les logiques de rationalisation à penser l'exception et à s'accommoder de ce qui apparaît, variablement selon les chapitres des documents de conception, soit comme des contraintes, soit comme des atouts ; ils sont par exemple convertis en « opportunités » pouvant entraîner des « dynamiques intéressantes et rompre la monotonie du tissu urbain » (Amaravati, 2015c, p. 38). Dans ce cas, le discours va jusqu'à qualifier le projet de ville de « monotone » et à saluer la présence « intéressante » de ces accidents. Ce discours est tenu pour la planification du SEED qui se doit

d'être le quartier modèle construit en premier et qui fait alors feu de tout bois pour présenter positivement le projet. Mais dans les documents de planification de la ville entière (*Capital City Masterplan*), l'analyse montre plutôt la contrainte que constituent ces constructions lorsqu'il s'agit de concevoir 217 km² de ville :

« Bien que la nouvelle capitale Amaravati soit principalement un site vierge, il existe un certain nombre de contraintes au développement. Ces contraintes incluent : [...] Les établissements ruraux existants occupent environ 9 % de la superficie de la ville. » (Amaravati, 2015a, p. 14)

Les constructions brident la conception en empêchant par exemple de tracer des routes principales rectilignes qui les traverseraient. De plus, la rétribution en terrains des propriétaires initiaux constitue aussi une contrainte pour l'équipe de planification qui voit ici son action et ses possibilités de maximisation foncière limitées :

« Une grande partie des terres de la capitale Amaravati sont la propriété privée des propriétaires fonciers. La préparation du plan directeur doit prévoir une superficie suffisante pour ces propriétaires fonciers en remplacement de leurs terres agricoles, conformément à la loi de 2014 sur le LPS de l'AP. » (Amaravati, 2015a, p. 14)

C'est un enjeu majeur pour Surbana Jurong qui assure qu'il s'agit de « *faire des habitants des partenaires du projet* » (Amaravati, 2015a, p. 62) mais répond avec des stratégies ambiguës : « *délimiter les villages [pour les] autoriser à grandir* » dans les limites établies. Concrètement, il s'agit d'allouer les surfaces définies par le LPS aux propriétaires dans les environs immédiats des villages existants et à délimiter cette emprise (par des espaces végétalisés). Par ailleurs, la grille d'équipement est aussi appliquée à ces villages qui sont alors dotés en services publics pour leur bénéfice. Finalement, le *masterplan* s'accommode des villages en les isolant dans des sphères spatiales particulières, hors du tissu régulier dont il ne dérange que quelques mailles. Une fois l'ensemble de la ville normalisé, ce qui reste revient donc à l'autorité de développement qui s'assure ainsi que les propriétaires initiaux sont cantonnés à des poches urbaines.

Outre les adaptations liées aux villages, l'emprise du site pour Amaravati a été rapidement jugée trop restrictive, ne s'accommodant pas des 217 km² que le LPS a mis à disposition pour la construction de la capitale. Ainsi entre janvier 2015 (lancement du LPS) et le document présentant les règles de planification de la ville (juillet 2015), les concepteurs ont modifié les limites spatiales du développement d'Amaravati (Figure 41). La superficie initiale de 217 km² se voit complétée de 174 km² supplémentaires (pour un total d'un peu plus de 391 km²) afin de « *limiter les débordements et une croissance non planifiée et fragmentée [car] les limites des*

villes sont généralement délimitées par des routes et des éléments naturels » (Amaravati, 2015a, p. 7). Cet agrandissement des limites planifiées de la ville à construire est principalement le moyen d'implanter des équipements industriels en périphérie (stations de transports et zones industrielles vers l'ouest et le sud-ouest) ; de bénéficier de ressources stratégiques supplémentaires (réservoirs d'eau, centrale électrique et pont supplémentaire potentiel vers l'ouest et le nord) ; de s'approprier des ressources symboliques de poids (rives nord de la rivière Krishna et ses îles) :

- Vers l'est l'agrandissement des limites de la ville englobe la route (NH-5) menant à l'aéroport de Gannavaram (à un peu moins de 25 km) mais aussi la voie de chemin de fer sur laquelle Vijayawāda possède une grande gare.
- L'agrandissement jusqu'à l'autoroute étend également l'emprise d'Amaravati jusqu'aux rives de la ville de Vijayawāda, s'appropriant les bénéfices de la proximité mais aussi, par la taille, se positionnant en dominant spatial, ce qui présage une absorption territoriale de la ville par la nouvelle capitale.

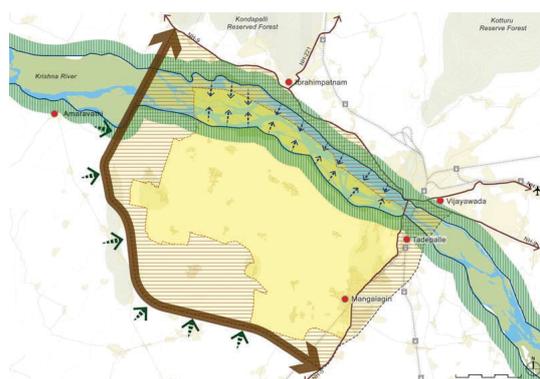


Figure 41 - Amaravati : schéma de redéfinition des limites de la ville. En jaune clair la superficie initiale et en rayures beige la superficie ajoutée. Source : Amaravati, 2015a, p. 7.



Figure 42 - Amaravati : situation du SEED dans la ville (en rouge). Source : Amaravati, 2015c, p. 9.

L'éventuelle logique spatiale pouvant justifier l'extension territoriale hors des premières limites établies pour délimiter la ville par des infrastructures comme des périphériques dissimule la nature autoritaire du projet sur un territoire déjà très structuré, économiquement porteur et culturellement riche. La construction d'Amaravati dont les pratiques d'appropriation des terres sont déjà largement contestées augmente les besoins de 174 km² de terrains et remet au premier plan les pratiques du LPS encore non soldées pour les 217 km² initiaux, cinq ans après sa mise en œuvre.

6.3.9. SEED, un quartier vitrine pour un développement planifié jusqu'en 2050

La compréhension de la stratégie de conception urbaine est affinée à la lecture du *SEED development master plan report* qui fait état des critères et des conditions de développement et d'usage des sols sur une zone centrale de 152,8 km² (Figure 42). La construction d'Amaravati commence par cette zone appelée SEED (« graine » en anglais). Elle doit fournir un socle pérenne au reste de la ville pour son développement, l'enjeu est donc très grand. Le choix de ce premier site est critique pour engager les partenariats avec des investisseurs, susciter l'intérêt de grandes entreprises et ainsi plébisciter l'image d'Amaravati comme nouvelle destination en Inde et plus largement en Asie du Sud et du Sud-Est. Le choix de l'implantation du noyau de ville compose ainsi entre une praticité à relier les routes nationales alentour (Figure 35, p. 213) et la plus-value des berges de la rivière Krishna (Amaravati, 2015c, p. 10). Le SEED doit héberger à la fois le futur quartier d'affaires (CBD pour *Central Business District*), une partie du complexe gouvernemental (*civic center*), et une grande partie des zones de bureaux ou de zones mixtes habitat/bureaux (Amaravati, 2015c, p. 16). Le noyau de ville est conçu pour répondre en tous points à l'image de la « *ville de classe mondiale* » véhiculée par les concepteurs qui y agrègent gratte-ciel, bâtiments et autres constructions « *iconiques* », rivage aménagé ; il pose aussi les bases de l'infrastructure de transports (routes et transports en commun). Le SEED accueille également une grande partie des équipements de rayonnement régional sinon national, voire international (jardin botanique, stade, musée, centre hospitalier, centre de conventions, etc.). Il met en application la grille d'équipement des « cellules » répartissant écoles, stations de transports et autres espaces pour les services du quotidien dans des rayons « *marchables* » (*walkable*) au sein des quartiers résidentiels (Amaravati, 2015a, p. 34, 2015c, p. 20;29). Il offre une zone de démonstration exceptionnelle des préceptes énoncés pour la planification générale par ses ambitions mais aussi par ses caractéristiques architecturales et urbaines (bord de fleuve, lieu de concentration des activités lucratives, des activités de représentation publique et des activités touristiques). Il est à la fois le banc d'essai et la zone de lancement publique d'un projet qui ne faisait là que commencer à se développer et devait donc attirer l'attention des investisseurs et des habitants autour d'une idée et une image en train de se construire, davantage qu'une réalité dans un premier temps.



Figure 43 - Amaravati : développement du SEED vers la rivière.
 Source : Amaravati, 2015c, p. 27.

Dans sa recherche de statut de ville de classe mondiale, et afin d’inscrire au plus tôt Amaravati au cœur des villes dans lesquelles les plus grandes agences d’architecture internationales construisent, Amaravati fait appel en 2017 à la firme Foster+Partners pour le contrat de la conception et la réalisation du complexe gouvernemental, une des pièces maîtresses du SEED¹⁷⁴. Il s’étend « de la rivière vers le sud et forme un axe cérémonial et de grande qualité dont les fonctions sont concentrées à l’extrémité nord » (Amaravati, 2015c, p. 8). Le quartier qui justifie l’entreprise même de construction d’une nouvelle capitale, le complexe gouvernemental, est donc assez logiquement parmi les premiers conçus. Suivant le *masterplan* de la ville, le complexe est organisé autour d’un axe largement planté sur un site d’une surface totale de 5,5km par 1km. Il accueille les différents bureaux des administrations de l’État fédéré mais surtout le bâtiment de l’assemblée législative qui est installé au centre de « l’axe cérémonial » qui court jusqu’à la rivière Krishna : « En se déplaçant vers le sud à partir des rives de la rivière, se trouve un quartier à usage mixte structuré autour de 13 places urbaines, soit les 13 districts de l’Andhra Pradesh. Au centre de l’épine dorsale verte se trouve l’édifice de l’Assemblée législative, symbole démocratique et culturel pour les

¹⁷⁴ Voir le plan et des illustrations p. 380 (Figure 81).

habitants de l'Andhra Pradesh, au milieu d'un grand lac d'eau douce et encadré par le Secrétariat et les bâtiments culturels. Le complexe de la Haute Cour est situé en dehors de l'axe central, avec une forme de toit en gradins inspirée des anciens stupas de l'Inde »¹⁷⁵.

La construction du SEED entame la construction en trois phases d'Amaravati (Amaravati, 2015a, p. 106-109). Le phasage est une condition nécessaire à une mise en œuvre précise et systématisée. La construction progressive de la ville doit permettre d'en maîtriser l'implantation rigoureuse mais aussi et surtout, elle est le moyen de financer chaque phase suivante grâce à la dynamique spéculative enclenchée par un premier investissement concentré sur une petite zone. D'abord, une phase de « catalyse » doit mettre en œuvre les fondations essentielles du développement futur en 10 ans. Cette phase concerne la construction du SEED (« graine » en anglais) sur 152,8 km². Puis la phase « *momentize* »¹⁷⁶, qui dure également 10 ans, doit consolider les fondations et poursuivre la construction de la ville autour d'objectifs de moyen terme. Elle consiste en la construction de 72 km² de ville supplémentaires autour du SEED. Enfin, une phase de « pérennisation » de 15 ans pourra capitaliser sur les constructions passées et les ressources déjà disponibles pour poursuivre la construction et le développement de la ville. Elle devra finaliser la mise en œuvre de la vision et des objectifs du projet en complétant l'emprise totale d'Amaravati de 166,8 km² (Amaravati, 2015a, p. 106-109).

6.3.10. L'Inde dans le paysage de l'urbanisme au XXI^e siècle

Outre les références nombreuses aux « *villes et capitales autour du globe* » et aux « *villes de classe mondiale* », Amaravati est aussi un projet qui entend s'ériger en modèle pour faire référence. La ville est conçue en suivant les principes du *Vastu*¹⁷⁷ : le triangle formé par les trois corridors qui structurent la ville et les fonctions majeures (axe citoyen, axe loisir et axe rivage) contient un espace « vide » en son centre, le *brahmastan* ; il garantit l'équilibre et il est matérialisé par un parc lui-même associé à l'image du Central Park de New York (Figure 38,

¹⁷⁵ Site internet de l'agence Foster&Partners, url: <https://www.fosterandpartners.com/news/archive/2018/05/norman-foster-visits-amaravati/> (consulté le 19/11/2019).

¹⁷⁶ Ce néologisme utilise la notion physique de « moment » soit la capacité de la mise en mouvement d'un système par une force exercée et se résume autour de l'idée de se servir de l'élan généré par la première phase pour « maximiser » les bénéfices en associant une base construite et une forte dynamique encore en cours pour un projet de cette ampleur.

¹⁷⁷ *Vastu Shastra* : Art de la construction qui organise des règles de conception autour de notions diverses comme l'équilibre et préconise des règles sur l'orientation, les matériaux ou encore l'emplacement des fonctions des bâtiments et des temples. Signifie littéralement « science de l'architecture » en sanskrit.

p. 223). De plus, la voirie suit une grille orthogonale orientée sur les quatre points cardinaux qui indiquent traditionnellement les entrées principales. Le *Vastu* permet *in fine* aux concepteurs d'organiser des fonctions qui sont définies par le concept de « *ville de classe mondiale* ». L'esthétique est empruntée à une image iconique de « *capitale* » témoignant d'une forte « *identité* ». En effet, au modèle spatial façonné selon le *Vastu* s'ajoute une combinaison de l'esthétique du modèle singapourien de la ville post-moderne intelligente et des symboles culturels issus de la culture hindoue. La conception spatiale et discursive d'Amaravati relève ainsi d'un savant mélange entre des principes associés à une tradition culturelle locale et les exigences énoncées par les concepteurs d'une « *ville de classe mondiale* » en concurrence avec d'autres villes globales. L'usage et la revendication de principes de conception issus de traditions indiennes renforcent un peu plus l'ambition identitaire de N.C. Naidu pour Amaravati qui tente par-là de conjurer sa fondation *ex nihilo* et les critiques sur son déracinement.

Amaravati se comprend également à la lumière de l'histoire du motif de la ville nouvelle qui a participé à écrire un récit national dans l'Inde postcoloniale (Dewaele, 2018). Depuis 2015, le programme « *100 smart cities* », ou « *smart city mission* »¹⁷⁸, est « un pas de plus dans l'effervescence réformatrice [...] en partie inspirée par des modèles internationaux » et réactualise le motif de la ville nouvelle (Datta, 2015, p. 9; Khan, Taraporevala et Zérah, 2018, p. 87). Il a pour but de sélectionner et de financer 100 projets¹⁷⁹ qui concernent soit le réaménagement et/ou le développement d'une zone urbaine circonscrite (« *area-based development* »), soit le déploiement d'actions à l'échelle de toute une ville (« *pan-city* ») (Khan, Taraporevala et Zerah, 2018, p. 80). Gift City (ou Gujarat International Finance Tech-City)¹⁸⁰ initié en 2007 et Dholera Smart City¹⁸¹ présenté dès 2013 sont parmi les premiers projets médiatisés dans le cadre du programme. Ils ont été développés dans l'État du Gujarat par l'actuel Premier Ministre de l'Inde, Narendra Modi, lorsqu'il était en le Ministre en chef (entre 2001 et 2014). Le programme « *100 smart cities* » vient renforcer l'idéal de la « *world class city* » dans les politiques publiques (2018, p. 87) et apparaît comme un moyen de moderniser et

¹⁷⁸ Site officiel : <http://smartcities.gov.in/>.

¹⁷⁹ TNN (30 avril 2015), « *Cabinet nod for 100 smart cities* », *The Times of India* [en ligne] ; TOLAN Casey (7 mai 2015), « *Cities of the future? Indian PM pushes plan for 100 "smart cities"* », CNN [en ligne].

¹⁸⁰ Site officiel : <https://www.dholera-smart-city.com/>.

¹⁸¹ Site officiel : <http://www.giftgujarat.in/Default.aspx>.

d'accompagner l'urbanisation de l'Inde en planifiant des « villes intelligentes » en amont de leur construction.

Déjà adepte des projets urbains spéculatifs tournés vers les nouvelles technologies et reposant sur l'intervention des entreprises et des investisseurs privés, N.C. Naidu planifie Amaravati comme un trophée pour l'AP et injecte une ambition hors norme et à marche forcée dans la planification d'une nouvelle capitale qui centralise tous les pouvoirs. En effet, le modèle de l'« urbanisation entrepreneuriale » qui guide la conception d'Amaravati a déjà été expérimenté par N.C. Naidu pour des projets de parcs technologiques construits autour d'Hyderabad lorsqu'il était Ministre en chef de l'ancien grand État d'Andhra Pradesh entre 1995 et 2004. Il avait entrepris de nombreux chantiers en faveur du développement des technologies de l'information et des télécommunications (TIC) dont le projet HITEC City qui a participé à forger la réputation de « Cyberabad » auprès des investisseurs étrangers. Ils ont aussi été le lieu de mise en œuvre d'une politique d'aménagement favorisant la dérégulation au profit de la compétitivité et l'attractivité économiques engendrant des « tensions macrosociales » (Kennedy et Ramachandraiah, 2006, p. 66) au niveau local. Dans la droite ligne, la conception d'Amaravati est tournée vers la mise en œuvre d'innovations technologiques et bénéficie à ce titre du programme *100 Smart Cities* depuis 2017.

Le cas de l'Inde pouvait donc appeler à étudier de nombreux cas projets urbains *ex nihilo*. En plus du programme national « *100 smart cities* » plébiscité par les entreprises multinationales de technologie et d'information comme IBM, Cisco ou Microsoft (Batty *et al.*, 2012, p. 486), l'Inde a aussi promu la construction d'« *eco-cities* » comme Lavasa. Mais ces projets de « villes » *ex nihilo* dédiés à des activités très spécialisées sont cantonnés à des quartiers périphériques tandis que d'autres adoptent le modèle des *gated communities* pour les plus riches (voir par exemple la typologie dressée dans van Noorloos et Kloosterboer, 2018). Ils n'embrassent pas une vision urbaine suffisamment large et multifonctionnelle comme le requiert la conception d'une ville entière, de plus est, d'une capitale.

Le projet de ville, initié en 2014, a très vite développé sur le papier et la construction était partiellement engagée depuis 2018. N.C. Naidu avait désiré aller vite afin d'assurer un développement conséquent qui ne permette pas d'arrêter le projet au terme de son mandat de cinq ans. Pour cela, la première pierre avait été posée lors d'une cérémonie le 22 octobre 2015 ; puis entre avril 2016 et mars 2017, le gouvernement de l'AP, jusque-là resté à distance dans la

capitale de l'État du Telangana, à Hyderabad, s'était installé à Velagapudi (l'un des villages compris dans l'emprise de la ville nouvelle). La construction des infrastructures avait aussi débuté – visible sur les vues satellite – et un bâtiment pour une université était achevé en 2018 (Leclerc, 2019, p. 143).

Malgré cela, les élections de mai 2019 qui ont porté Y.S.J. Reddy au pouvoir ont précipité l'arrêt de la construction d'Amaravati telle que planifiée. Politiquement, tout oppose N.C. Naidu et Y.S.J. Reddy, les deux Ministres en chef élus depuis la scission de l'Andhra Pradesh. Or, la conception d'Amaravati sous l'autorité de N.C. Naidu encapsulait toute l'idéologie du TDP. En effet, le choix de bâtir une ville *ex nihilo* en guise de capitale pour l'AP relevait de deux dimensions idéologiques fondamentales auxquelles s'opposaient Y.S.J. Reddy et son parti l'YSRCP : la revendication d'une identité télougou attachée au territoire régional et associée à la religion hindoue, et la mise en œuvre d'un « urbanisme entrepreneurial » pensé comme un instrument de compétitivité économique qui profite de la centralisation des fonctions de capitale pour attirer des investisseurs. Y.S.J. Reddy, qui s'était frontalement opposé à la scission des deux États¹⁸², défend une décentralisation des fonctions gouvernementales dans quatre villes de l'État¹⁸³ pour stimuler une activité multipolarisée. Il s'oppose à la politique libérale et populiste du TDP et au régionalisme identitaire, il remet alors en cause les raisons profondes de la construction d'Amaravati ainsi que les ambitions du projet de ville.

Dès son élection, Y.S.J. Reddy a donc immédiatement arrêté le projet entamé et il est revenu sur des accords précédemment conclus. Il a retiré une concession accordée à un promoteur Émirati, provoquant l'annulation de leur promesse d'investissement (plus de 2 millions d'euros), quand d'autres investisseurs ont vu leurs contrats résiliés¹⁸⁴. Par la suite, de nombreux investisseurs se sont simplement retirés du projet initial¹⁸⁵. Comme un château de cartes, le modèle spéculatif d'Amaravati s'est effondré. Mais ce faisant, il ébranle les engagements pris par N.C. Naidu

¹⁸² Il s'était notamment illustré par une grève de la faim en 2013 pour s'opposer à la scission de l'État du Telangana: Sans auteur (5 octobre 2013), « *Jagan Begins Hunger Strike against AP Bifurcation* », *The Hindu* [en ligne].

¹⁸³ SUDHIR Uma (26 août 2019), « *Four Capitals For Andhra? Jagan Mohan Reddy May Junk Amaravati Plan* », *NDTV.com* [en ligne].

¹⁸⁴ LASANIA Yunus (21 novembre 2019), « *With Projects Scrapped, Jagan Reddy Undoes Naidu's Vision of Amaravati* », *Lime Mint* [en ligne]; Sans auteur (12 novembre 2019), « *Start-up area development for capital Amaravati terminated* », *The New Indian Express* [en ligne].

¹⁸⁵ NICHENAMETLA Prasad (13 novembre 2019), « *Jagan Govt Dumps Naidu Project to Develop Singapore-like Financial Hub in Amaravati* », *ThePrint* (blog).

envers les paysans qui ont abandonné leur activité agricole et mis en commun leurs terres pour les confier à l'autorité de développement et de construction de la nouvelle capitale. Ces décisions, au-delà de déconstruire les avancées et les intentions de son prédécesseur, ont mis en colère les paysans ayant cédé leurs biens lors du LPS contre la promesse d'un développement économique. Privés de leurs terres pour cultiver, ils sont restés tributaires du développement urbain et économique promis par N.C. Naidu afin de gagner leur vie sur la spéculation espérée.

En 2020, Y.S.J. Reddy a clarifié ses intentions, vis-à-vis d'Amaravati et plus largement ses plans pour la capitale de l'État fédéré. Face au désarroi des habitants lésés par l'arrêt du chantier, le compromis proposé repose sur le développement des fonctions législatives à Amaravati (contenues dans « l'axe civique » dessiné par Foster+Partners) et le redéploiement des fonctions exécutives et judiciaires dans deux autres villes de l'État¹⁸⁶. Mais la réduction drastique des ambitions de développement urbain est contestée par les paysans lésés, les procès intentés sont en cours, et des manifestations secouent l'actualité¹⁸⁷.

Finalement, Y.S.J. Reddy renoue avec le schéma de déconcentration des fonctions gouvernementales dans trois villes que conseillait le rapport initial produit en 2014 au moment de la scission. Le gouverneur de l'AP a soutenu cette décision du nouveau Ministre en chef début 2021¹⁸⁸, ajoutant du crédit au choix de stopper la dynamique initiée par N.C. Naidu.

Le développement d'Amaravati est donc bouleversé. L'avenir montrera comment un projet de ville *ex nihilo* peut, à son tour, être transformé.

¹⁸⁶ Sans auteur (15 août 2020), « *After abandoning Amaravati for 14 months, Jagan decides to develop it again* », *Hindustan Times* [en ligne]

¹⁸⁷ APPARASU Srinivasa Rao (12 décembre 2020), « *“Like protests in Delhi” : Amaravati farmers’ plan against 3-capital move* », *Hindustan Times* [en ligne].

¹⁸⁸ Sans auteur (27 janvier 2021), « *Governor bats for three capitals in R-Day speech* », *The Hindu* [en ligne].

6.4. Konza Technopolis

Une ville satellite thématique

6.4.1. Double regard sur le Kenya

Le Kenya nous a ouvert les portes de l'analyse de deux cas sur le continent africain, Konza Technopolis pour le projet de ville *ex nihilo*, et Nairobi 2030 pour le projet de ville existante en transformation¹⁸⁹. Ce premier a été initialement recensé dans notre corpus de « projets de ville » grâce à la presse généraliste qui en a fait la publicité à grand renfort d'images de bâtiments étincelants parcourus de jeunes cadres dynamiques dans un décor qui reprend les symboles et les figures de la culture et du paysage kenyans.

Passées les présentations promotionnelles du projet, *via* un site dédié ou les magazines d'architecture et de design, il aura fallu explorer les archives des sites institutionnels et les plateformes de stockage de documents informelles sur internet pour exhumer ou simplement accéder à des rapports d'étude et de conception et des supports de discussion entre parties prenantes du projet¹⁹⁰. Le projet est intimement lié à la stratégie nationale *Kenya Vision 2030* que nous avons également étudiée pour contextualiser le projet Nairobi 2030. Nous avons obtenu le programme complet de *Kenya Vision 2030* par l'intermédiaire de sa gestionnaire locale qui nous a fait parvenir la version papier depuis Nairobi, seule version complète librement diffusée au contraire d'une version synthétique disponible en ligne. L'anglais est la seconde langue officielle (avec le Swahili) et elle est largement utilisée dans l'administration, les affaires, et le tourisme ; elle est même la langue par défaut de la communication en ligne, ce qui nous a ouvert l'accès à tous les documents officiels mis à disposition.

Nous avons donc construit notre corpus à partir de sources multiples qui se sont finalement révélées assez riches, quoiqu'initialement éparpillées.

¹⁸⁹ Pour un détail des réformes institutionnelles et politiques du pays qui ont émaillé les années 2010-2014 voir le sous-chapitre 7.3. Nairobi 2030 (pp.277 et suiv.).

¹⁹⁰ Voir la liste complète des documents en annexe.

6.4.2. Un lent développement adossé à un programme national

Konza Technopolis¹⁹¹, aussi appelée *Konza Technology City* ou *Konza Tec City* est un projet de ville qui a été d'abord introduit dans les discours officiels sous le nom de « *Silicon Savannah* » en référence à la « *Silicon Valley* » étatsunienne¹⁹² et à la savane caractéristique des paysages de la région de Nairobi (Konza Technopolis, 2011). Ce slogan avantageux est désormais inscrit dans les bureaux installés sur site de l'autorité dédiée à la gestion et la construction de Konza Technopolis, KoTDA. Plus largement, *Silicon Savannah* désigne aussi parfois le Kenya en général dans les communications officielles tant le pays parie sur un développement des services informatiques et numériques fulgurant à large échelle. Planifié à 60 km au sud-est de Nairobi, la capitale du Kenya, la ville *ex nihilo* doit attirer investisseurs et entreprises en pointe dans le secteur des technologies (particulièrement le secteur information et communication, ICT, mais aussi les biotechnologies ou la finance), accueillir une université, des bureaux et des logements autour d'une infrastructure de « haute qualité ».

Le projet Konza Technopolis s'inscrit dans la stratégie nationale *Kenya Vision 2030* laquelle organise un développement économique et territorial national qui comprend une transformation de la capitale adossée à des projets de villes satellites *ex nihilo*. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication (TIC ou NTIC, ICT en anglais) sont au cœur de la stratégie de développement nationale et le ministère des TIC kenyan appuie une grande part de son action sur la promotion et la valorisation de Konza Technopolis qui doit devenir le « pôle national des innovations pour les TIC, les entreprises, la santé et l'éducation » (Konza Technopolis, 2016b). Le défi est double car si le secteur est porteur, la compétitivité reste à bâtir et le Kenya reste sous équipé et extrêmement centralisé sur sa capitale.

D'après le *National Spatial Plan 2015-2045*, le site de construction du projet se trouve dans (ou proche c'est selon) de la *Nairobi City and Metropolitan Area* dont le « *potentiel de croissance* » repose sur la création de centres spécialisés (administration, commerce, industrie...) qui répondent à un cahier des charges comprenant une conception et une croissance durable, équilibrée, dense et disposant d'infrastructures clés (Kenya, 2016, p. 185-187). Ajoutant au

¹⁹¹ Malgré les autres noms existants pour désigner le projet, nous privilégierons celui-ci pour plus de clarté dans le texte.

¹⁹² Dont le nom émerge après et parmi d'autres marqueurs territoriaux aux États-Unis comme la *Rust Belt* de la région des Grands Lacs, la *Bible Belt* du Sud-Est ou la *Sun Belt* des États de la frontière mexicaine.

vocabulaire de la ville nouvelle, celle de la ville intelligente et de la ville technologique (Konza Technopolis, 2019), le projet accompagne les ambitions nationales d'interconnexion autant physique qu'informationnelle (Kenya, 2007b, p. 7). La ville *ex nihilo* doit attirer des investissements et créer des emplois : elle propose une taxation avantageuse au moyen d'une zone franche et des réglementations assouplies pour inciter les entreprises à investir, expérimenter et innover. Plus encore, Konza Technopolis incarne par sa présence physique l'ambition de développement du Kenya et donne un visage à un idéal de modernisation économique, sociale, politique et urbaine.

Une autorité publique spécifique est dédiée à la mise en œuvre et au suivi du projet. Cette autorité, *Konza Technopolis Development Authority* (KoTDA) supervise les entreprises structurées en équipe pour chaque phase (Master Delivery Partner 1, MDP1 pour la phase de planification et Master Delivery Partner 2, MDP2 pour la phase d'implémentation) et verra sa composition évoluer jusqu'à transmettre ses compétences entièrement aux autorités locales passées les 10 premières années de développement (Konza Technopolis, 2013b, p. 34). Les équipes de conception associent plusieurs entreprises spécialisées et encadrées par HR&A Advisors :

« Compte tenu de la complexité du processus d'approbation, HR&A Advisors s'est associé au Center for Urban and Regional Planning (CURP), une société de planification basée à Nairobi ayant une grande expérience du processus de planification locale, pour diriger la préparation et le processus d'approbation du Local Physical Development Plan (LPDP). La mission de l'équipe était de développer un LPDP qui fournisse le cadre nécessaire pour une croissance économique planifiée, une gestion de l'utilisation des terres et de l'environnement, une facilitation et une réglementation des initiatives et des activités d'investissement et de développement. » (Konza Technopolis, 2013a, p. 2)

Le projet de ville est financé à hauteur d'environ 9%¹⁹³ par le gouvernement, couvrant le coût des études de conception, des routes et accès sécurisés, des bureaux de la KoTDA et la construction d'une usine de traitement des eaux usées. De plus, le terrain a été acquis par le gouvernement kenyan. À cette base de financement public s'ajoutent plus de 7% du budget total en partenariats public-privé pour la construction du réseau NTIC, et les réseaux de distribution électrique et d'eau.

¹⁹³ Soit 53,6 millions de shilling kenyans sur un total estimé à 595,8 millions d'ici 2030 (Konza Technopolis, 2016a).

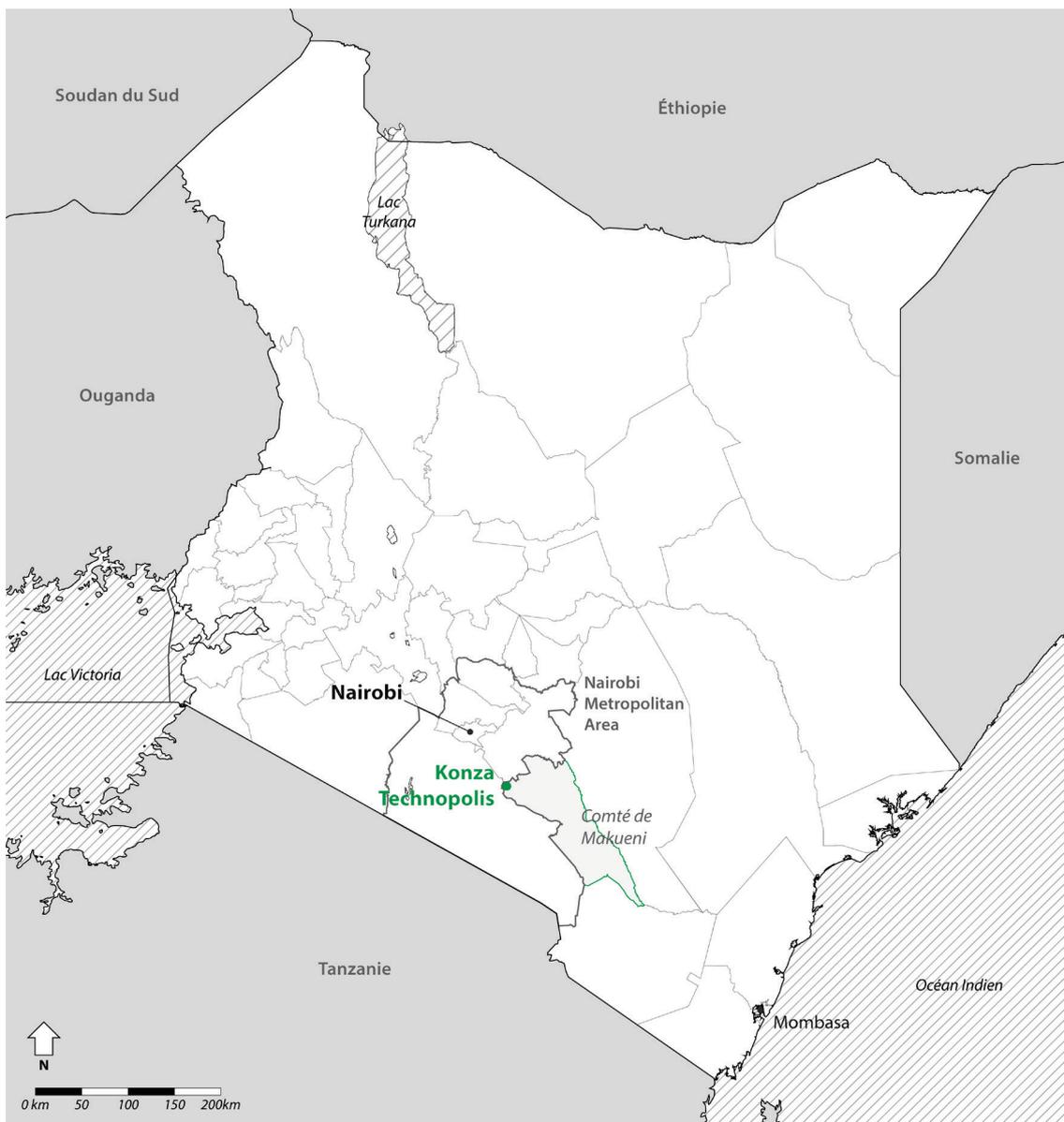


Figure 44 - Carte de situation du Kenya, du comté de Makueni et de Konza Technopolis.

6.4.3. Tensions entre décentralisation économique et polarisation géographique

Le site prévu pour la construction est presque nu mais potentiellement habité ; de petites constructions (cabanes, abris) apparaissent sur les images satellites sans que les terres arides ne semblent cultivées ; il est considéré « en friche » dans les documents de planification nationale (Konza Technopolis, 2013a, p. 3). Grand de 20 km² (5000 acres) et de forme triangulaire, le site de Konza Technopolis borde la route qui relie Nairobi à la deuxième plus grande ville du pays, la ville portuaire de Mombasa sur la côte de l’Océan Indien (à 400km au sud-est) (Figure 44). Le site marque également le croisement avec la route reliant Machakos, la ville principale la plus proche et capitale du comté éponyme, et se trouve juste à l’extérieur de *Nairobi Metropolitan*

Region (NMR) (Konza Technopolis, 2013a, p. 4), une échelle territoriale de planification d'infrastructures qui englobe les quatre comtés autour de Nairobi City County (Figure 44). L'enjeu de la connexion à Nairobi est crucial. Pour le moment seule la route A109 assure la liaison Nairobi-Mombasa en longeant Konza City. D'autres petites routes non goudronnées relient les centres d'activités locaux. Une petite ligne ferroviaire reliant

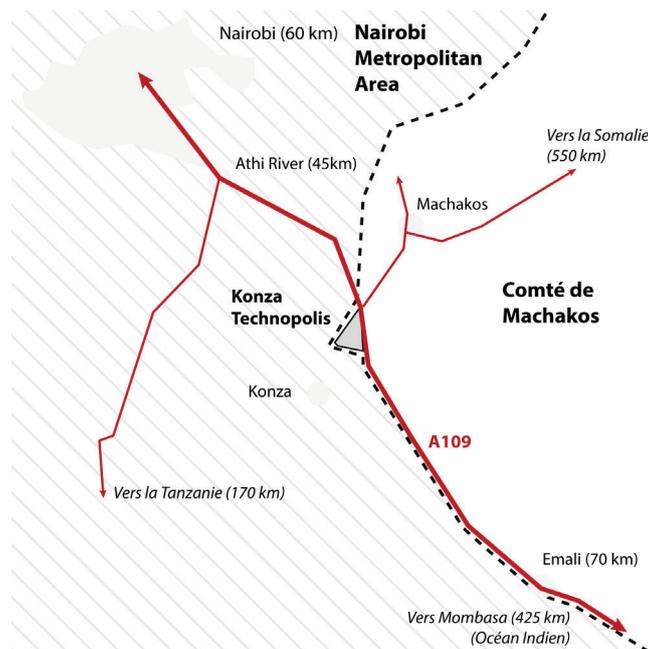


Figure 45 - Konza Technopolis : situation du projet et des axes de circulation principaux.

Konza à 10km au sud-ouest du site, tandis que le nouveau réseau ferroviaire « standard » financé à 90% par la Chine¹⁹⁴ dessert au plus proche Athi River et Emali, deux villes éloignées de 45 et 70km par la A109 (Figure 45). Cette nouvelle ligne, plus rapide et modernisée fait partie de la *Vision 2030* qui « aspire à un pays solidement interconnecté [...] pour qu'en 2030 aucune région ne soit encore décrite comme "éloignée" » (Kenya, 2007a, p. 6). Ainsi, pour relier Nairobi depuis Konza Technopolis, le *masterplan* 2012-2030 prévoit l'élargissement de l'A109 à 2x2 ou 3x2 voies entre Konza Technopolis et Athi River et la construction de trois échangeurs pour desservir le site par l'est. Une voie ferrée doit aussi desservir Konza Technopolis en longeant l'A109 à partir de la gare de Konza, c'est-à-dire une petite ligne « non standard »¹⁹⁵. Car si Konza Technopolis aspire à devenir une ville autonome et non une périphérie de Nairobi en possédant et abritant logements, bureaux et loisirs, c'est d'abord un « hub » pour investisseurs qui doivent

¹⁹⁴ Sans auteur (11 mai 2014), « Kenya, China Sign Standard Gauge Railway Agreement », *Daily Nation* [en ligne].

¹⁹⁵ Le réseau ferré kenyan a été construit en 1890 sur un système de « voie métrique » dont l'écartement est plus étroit que « l'écartement standard » qu'utilise le nouveau réseau SGR (*standard-gauge railway*) en construction depuis 2011 et inauguré en 2014 pour la ligne Nairobi-Mombasa, FILIPPI Laurent (26 novembre 2018), « Le Standard Gauge Railway, "Grande muraille de Chine" au Kenya ? », *Franceinfo*: [en ligne].

pouvoir accéder au site de manière fiable et rapide pour être tentés d'y implanter leur activité ou d'y investir sans s'isoler de Nairobi.

6.4.4. Syntaxe spatiale pour une ville nouvelle kenyane

Trois scénarios d'aménagement urbains ont été proposés par les équipes de conception. L'un s'organise dans un demi-cercle inscrit dans le site triangulaire et les parcelles sont délimitées par des voies radiales et des rues concentriques ; le second, en « *circuit informatique* », répartit neuf îlots fonctionnels reliés entre eux par des « *corridors résidentiels* » et parcourus par une série de « *corridors doux* » plantés. Le plan définitif est adopté en 2012 suivant le troisième scénario. Qualifié de plan en « *couture* » (*stitch*), il se caractérise par une géométrie de bandes d'îlots rectangulaires reliés entre eux par des routes médianes à la manière de perles sur un collier. Les bandes sont alignées sur des axes est-ouest et relient les deux axes principaux qui bordent le site de part et d'autre d'est en ouest. Les fonctions sont ensuite réparties en strates fonctionnelles (Figure 46) qui se succèdent le long de ces médianes (Konza Technopolis, 2013a, p. 30-48).

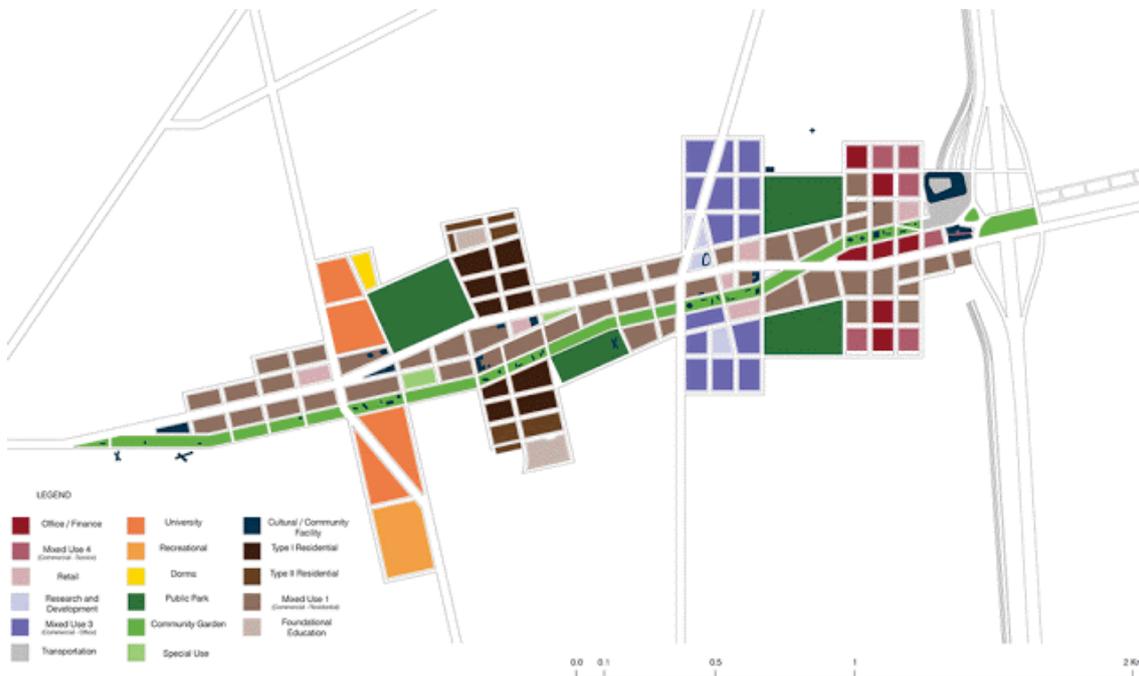


Figure 46 - Konza Technopolis : zonage fonctionnel de la phase 1. Crédits : Shop Architects.

La première phase comprend la construction d'une bande horizontale de quatre blocs rectangulaires dédiés à des bureaux, des laboratoires de recherche, des logements puis à

l'université KAIST¹⁹⁶ (de l'ouest vers l'est). Cette première phase de construction représente une superficie totale d'1,7 km² pour 0,8 km² de bureaux (Figure 47 et Figure 48).

Le premier bâtiment construit début 2016 est le Konza Complex, un bâtiment de huit étages qui se situe au centre du site ; les infrastructures sont également en chantier depuis août 2018¹⁹⁷ après la signature d'un contrat avec une entreprise italienne, *Impresa Construzioni Maltauro Group* (ICM) et l'accord de financement d'un groupe bancaire italien l'année précédente¹⁹⁸. Le bâtiment abrite les bureaux de KoTDA et est le seul construit sur le site fin 2020 ; les équipes ont intégré leur nouveau siège en février 2020 (Konza Technopolis, 2020).

Le parti pris spatial est intéressant. Sans s'éloigner d'une organisation stratifiée et fonctionnelle, le plan adopté permet au projet de marquer

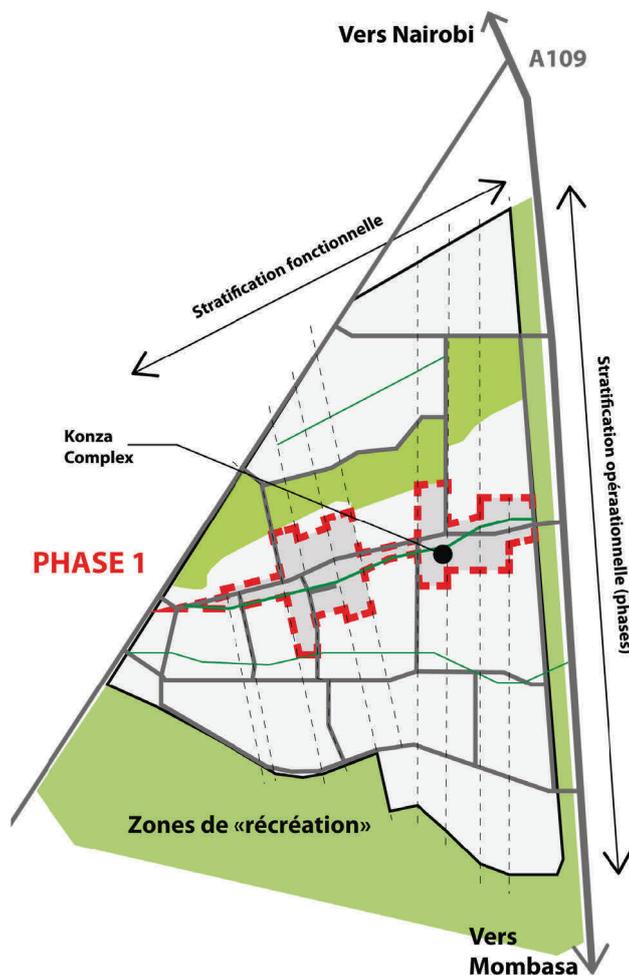


Figure 47 - Konza Technopolis : Schéma de conception urbaine.

des lignes dans le paysage et d'exposer, le long de la route principale de desserte (A109 Nairobi-Mombasa), les bâtiments iconiques appelés à y être construits. Le plan masse offre ainsi une vitrine aux entreprises sur l'A109 tout en laissant percevoir des traversées. Le plan répond de cette manière au cadre de développement énoncé dans le NSP (*National Spatial Plan*) en

¹⁹⁶ Kenya Advanced Institute of Science and Technology, projet au cœur de l'argumentaire pour le soutien et le développement des futures générations d'ingénieurs et de scientifiques dans les secteurs des sciences et technologies et des mathématiques (Nairobi 2030, 2015, p. 26).

¹⁹⁷ Sans auteur (31 octobre 2016), « First Konza city building to be done by January 2018 », KBC Channel 1 [en ligne].

¹⁹⁸ RODGERS Tumo (7 août 2018), « Konza takes off with Kes.39 billion-infrastructure project commencement », KASS fm [en ligne].

planifiant des constructions denses qui intègrent des infrastructures clés (université, stade, espaces et établissements publics), suivent les intentions stratégiques (offrir des espaces concurrentiels pour les entreprises et les investissements dans les nouvelles technologies), et qui s'intègrent dans un site existant (conservation des espaces et ressources naturels, redéveloppement des infrastructures existantes).



Figure 48 - Konza Technopolis : illustration de la phase 1. Crédits : Shop Architects.

6.4.5. Dessiner l'urbain du futur au Kenya et en Afrique

Tout le discours qui soutient la *Vision 2030* ou l'entreprise de Konza Technopolis ne semble pourtant pas résister aux critiques qui pointent un « fétichisme de l'entrepreneuriat » dans un pays où les infrastructures de base sont largement défailantes. Les affrontements politiques donnent une assise fragile à la modernisation du Kenya dans son ensemble, et les services numériques sous monopole enrichissent d'abord de grands consortiums avant même de générer des retombées économiques et sociales locales¹⁹⁹. Les grands écarts entre les aspirations économiques du pays et la lente transformation sociale et spatiale fragilisent toutes réalisations et aggravent les inégalités existantes²⁰⁰.

¹⁹⁹ CESSOU Sabine (1^{er} décembre 2018), « Fièvre numérique au Kenya », *Le Monde diplomatique* [en ligne].

²⁰⁰ DUNCAN Miriri, et RATNER Baz (2 février 2020), « Au Kenya, le train à grande vitesse laisse les habitants des petites communes à quai », *Franceinfo*: [en ligne].



Figure 49 - Konza Technopolis : Image d'ambiance.
Crédits : Shop Architects et KoTDA 2015.

Le continent africain présente des scénarios d'urbanisation qui associent des projets de villes existantes en transformation et des projets de villes *ex nihilo*. La superposition des deux types sur lesquels nous appuyons notre recherche apparaît dans la même aire urbaine dans un pays étudié, le Kenya, mais aussi au Nigeria, et concernent principalement des capitales construites par les empires coloniaux. Les projets de villes *ex nihilo* Konza Technopolis près de Nairobi au Kenya mais aussi Eko Atlantic aux portes de Lagos au Nigeria présentent un visage de renouveau et de modernité salué par les classes moyennes et supérieures africaines (Figure 49) ; elles y voient un accès à une qualité de vie comparable aux métropoles mondiales occidentales ou asiatiques et des *hub* dédiés à de nouveaux secteurs lucratifs, promettant de nombreux emplois qualifiés, dans des espaces dédiés aux technologies de pointe notamment dans l'informatique, les biotechnologies ou l'énergie. Leur visage de modernité et d'excellence fait face – dans les articles de presse critiques ou certaines études scientifiques – au dénuement total des bidonvilles des grandes villes d'Afrique sub-saharienne dont font partie Lagos et Nairobi (Voir par exemple Boniburini, 2015; Watson, 2014, 2015). Il révèle les écarts considérables de qualité, de sécurité et d'égalité des environnements urbains qui composent les mégapoles des capitales africaines mais également aujourd'hui les périphéries des grandes villes où sont construites des enclaves résidentielles pour les plus aisés.

L'esquisse d'une lutte pour un droit à la ville en Afrique se précise tandis que les classes sociales se différencient pour laisser apparaître d'une part une classe moyenne éduquée mais surtout

l'écart maintenu, voire augmenté, qui sépare les plus pauvres des élites. Au pouvoir, cette élite remodèle l'espace pour la part montante et influente des classes moyennes et supérieures et répète un schéma socio-spatial qui laissera apparaître les stratégies d'accommodation des plus pauvres dans ses anfractuosités. De fait, Konza Technopolis planifie et quantifie chaque surface utile, de l'espace vert de loisir aux locaux de services publics et aux « *zones tampon* » (*buffer*) (Konza Technopolis, 2013a, p. 52) qui mettent à distance les bâtiments des nuisances de l'A109, mais nulle trace n'apparaît pour des logements destinés aux futures petites mains d'une ville « *technologique* ».

CHAPITRE 7

Projets de ville existante en transformation : la ville *en projet*

Les projets de ville existante en transformation renouvellent l'exercice de planification urbaine règlementaire pour l'intégrer à des stratégies et des agendas politiques. La ville *en projet* se retrouve au cœur des ambitions et apparaît comme un objet support d'une transformation qui dépasse le cadre de l'urbanisme.

Les projets sont informés par l'histoire longue des villes et leurs conditions contemporaines, qu'elles soient politiques, urbaines, géopolitiques ou économiques, des conditions qu'on ne peut dissocier des positions et des intentions exprimées par les concepteurs et les acteurs politiques.

La ville *en projet* est abordée par quatre projets de ville existante en transformation pour lesquels l'ambition de transformation et son processus constituent le projet : Imagine Boston 2030 aux États-Unis, Hong Kong 2030+ en Chine, Nairobi 2030 au Kenya et Bordeaux Métropole 2050 en France.

7.1. Imagine Boston 2030

Un projet de ville en moteur de la croissance

7.1.1. Saisir le projet

Imagine Boston 2030 est le projet de ville pour Boston, Massachusetts, aux États-Unis sous l'impulsion d'un maire nouvellement élu. Aisé d'accès pour la recherche grâce à un site internet dédié et richement alimenté (désormais hors-ligne), la facilité de l'accès documentaire s'est doublée de réponses rapides et favorables des personnes sollicitées pour des entretiens, d'abord par téléphone en août 2018 puis en personne en janvier 2019.

Lors de notre déplacement à Boston, nous avons privilégié des entretiens avec les personnes clés de la chaîne de conception, souvent en position de « charnières » entre services, au sein d'un projet qui réunit de nombreuses compétences partagées dans l'équipe de consultants et parmi les représentants politiques de l'équipe municipale. Nous avons rencontré les trois manageuses de projet en poste à l'heure de la remise finale du document de projet (en 2018), chacune représentant une équipe côté consultant ou côté client sans pour autant avoir eu un rôle de conceptrice, rôle délégué à des spécialistes (urbanisme, droit, commerce). Les trois manageuses (Figure 52, p. 254) ont été une précieuse source d'expression des motivations et des représentations de la fonction prospective du projet Imagine Boston 2030. Étant l'interface quotidienne entre concepteurs, consultants et clients elles ont raconté leur expérience du déroulement du projet mais ont aussi offert une traduction des constructions idéologiques qui sous-tendent l'ambition de planification et ses objectifs. L'entretien avec la directrice du département du logement nous a par ailleurs donné accès à un discours critique quoiqu'institutionnel. Les autres professionnels rencontrés nous ont transmis des clés de compréhension historique, institutionnelle, et politique de la ville.

La ville de Boston ne présente pas, au moment de notre observation, de signes des changements physiques annoncés. Des événements festifs tentent d'inscrire dans le paysage urbain et le quotidien des habitants les actions de la ville mais celles-ci ne transforment pas encore (en 2019) les espaces urbains. Le Centre pour l'architecture et le design (*Center for Architecture and Design*), en centre-ville, accueille une exposition permanente qui présente le passé de la ville et les réalisations et transformations urbaines depuis l'installation des premiers colons, ainsi que les bureaux et des lieux d'exposition de l'Association des architectes américains (AIA). Le projet

Imagine Boston 2030 n'y est pas présenté et il n'existe pas de « maison du projet » ou de lieu d'exposition dédié.

7.1.2. Le temps long de l'histoire, le temps court du projet

Le projet de ville Imagine Boston 2030 se comprend dans l'histoire longue de la ville et ses récentes évolutions. Le projet doit servir à organiser et orienter des développements de la ville, aussi bien urbains, sociaux, commerciaux que touristiques à long terme, afin de trouver des secteurs de croissance économique tout en cherchant à ne pas reproduire les inégalités et les traumatismes du passé. À l'initiative du maire, entre 2015 et 2018, la démarche Imagine Boston 2030 a combiné élaboration d'objectifs de long terme, étude et planification territoriale, et consultation citoyenne. Elle a aussi visé à coordonner les projets des différents services municipaux.

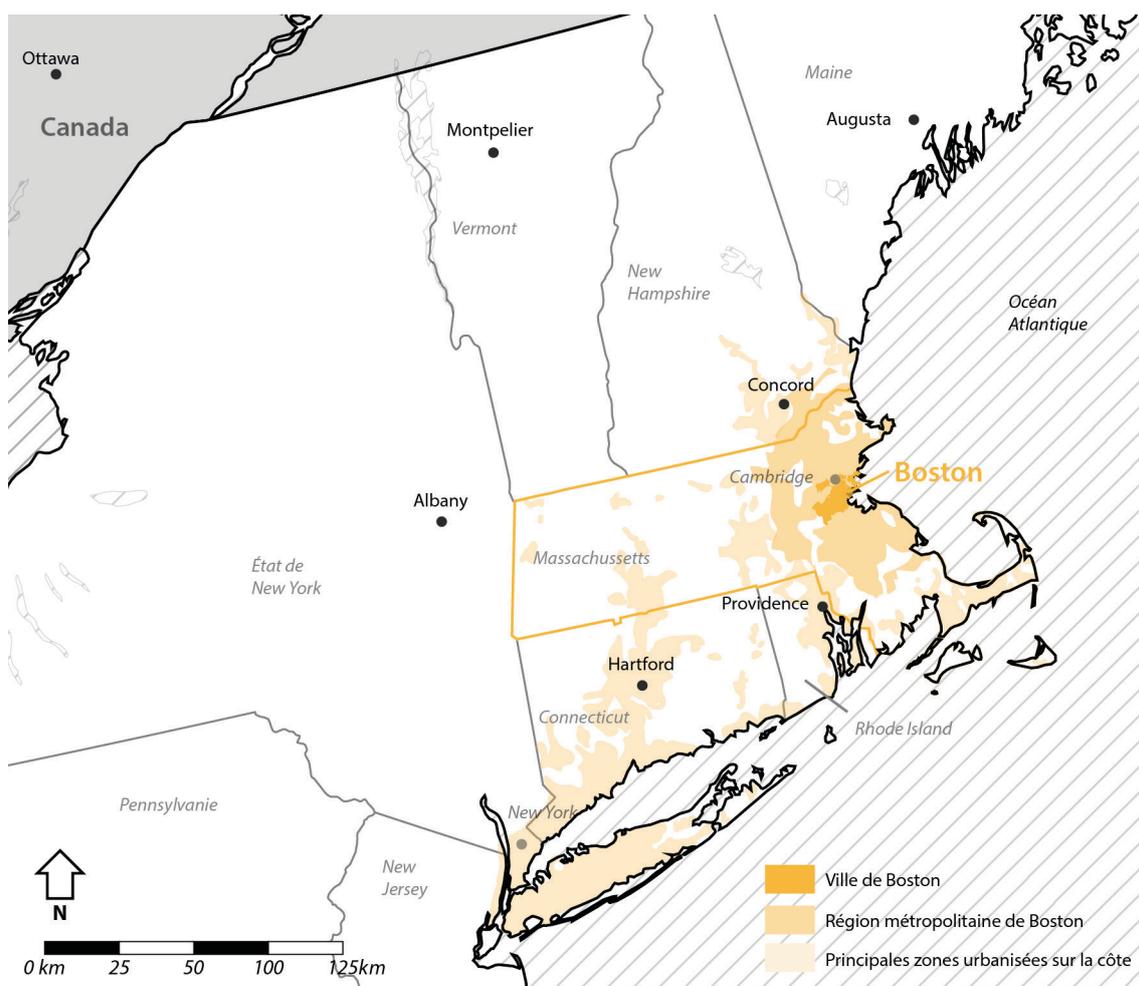


Figure 50 - Carte de situation du Massachusetts, de Boston et des zones urbanisées de l'aire métropolitaine de la côte atlantique.

Boston est l'une des plus anciennes villes des États-Unis. Fondée en 1630 elle célébrera ses 400 ans en 2030. Elle est entrée dans l'histoire nationale pour avoir joué un rôle déterminant dans la révolte puis la révolution contre le pouvoir monarchique du Royaume-Uni, et la ville reste aujourd'hui témoin de cette histoire au travers d'un patrimoine riche en bâtiments qui ont traversé les époques, et en lieux symboliques des combats. Il est constamment rappelé en ville avec la création d'un parcours de visite balisé de ces lieux (*Freedom Trail*) et des écriteaux explicatifs de l'histoire et des persistances et évolutions de la morphologie de la ville. Valorisant, cet héritage irrigue les lieux touristiques et rythme les pas des promeneurs en centre-ville. Dès son origine, la situation portuaire de Boston a entraîné un développement économique, commercial et démographique florissant jusqu'à la fin du XIXe siècle puis relayé par l'industrie manufacturière jusque dans les années 1950. Le début du XXe siècle voit la réalisation de grands chantiers pour accompagner la croissance urbaine et démographique comme le tramway puis le premier métro d'Amérique du Nord. Après-guerre la population atteint un pic pour ensuite décroître : les automobilistes sont de plus en plus nombreux et les habitants quittent la ville-centre dense et encombrée pour s'installer dans les communes périphériques pavillonnaires qui composent la Région Métropolitaine de Boston (Figure 50). En 1948 l'autorité des transports de la baie du Massachusetts (*Massachusetts Bay Transportation Authority*, MBTA) emprunte le même chemin que de nombreuses villes américaines et occidentales et planifie une reconfiguration des voies de circulation et des transports pour faire pénétrer les autoroutes au cœur de Boston et de Cambridge :

« La fin de la Seconde Guerre mondiale a apporté de l'espoir à la région de Boston et à Cambridge. Au sein de l'establishment et des planificateurs, il y avait presque un vertige sur les possibilités de l'automobile et de la rénovation urbaine. »²⁰¹

Ces projets urbains ouvrent une lutte qui oppose les planificateurs et les habitants souvent pauvres, racisés et marginalisés : les années 1950 et 1960 seront alors le théâtre des destructions sur le chemin des infrastructures planifiées, mais aussi des protestations et de l'émergence d'une réelle résistance citoyenne puis universitaire au plan automobile couplé à la « rénovation urbaine ». Alors que la bataille fait rage, l'autorité de redéveloppement de Boston (*Boston Redevelopment Authority*, BRA) émet un plan guide en 1965 (Figure 51). Il intègre de

²⁰¹ Tunney Lee, entretien, janvier 2019. Tunney Lee a été chef de la planification et de la conception à la *Boston Redevelopment Authority* et sous-commissaire de la *Massachusetts Division of Capital Planning and Operations*. Il a également été directeur du département d'urbanisme et de planification du MIT et directeur du département d'architecture de l'Université chinoise de Hong Kong.

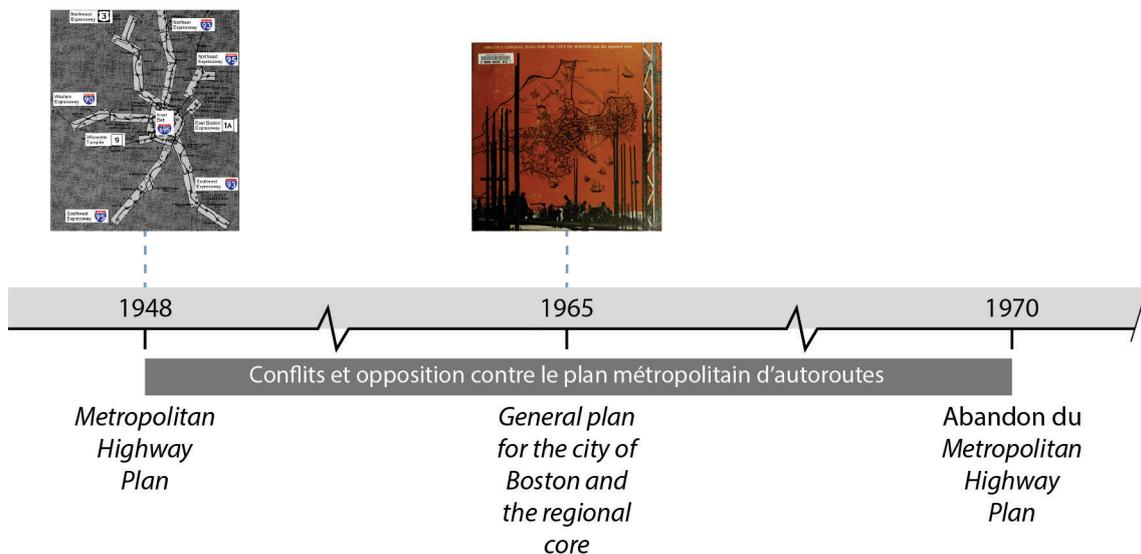
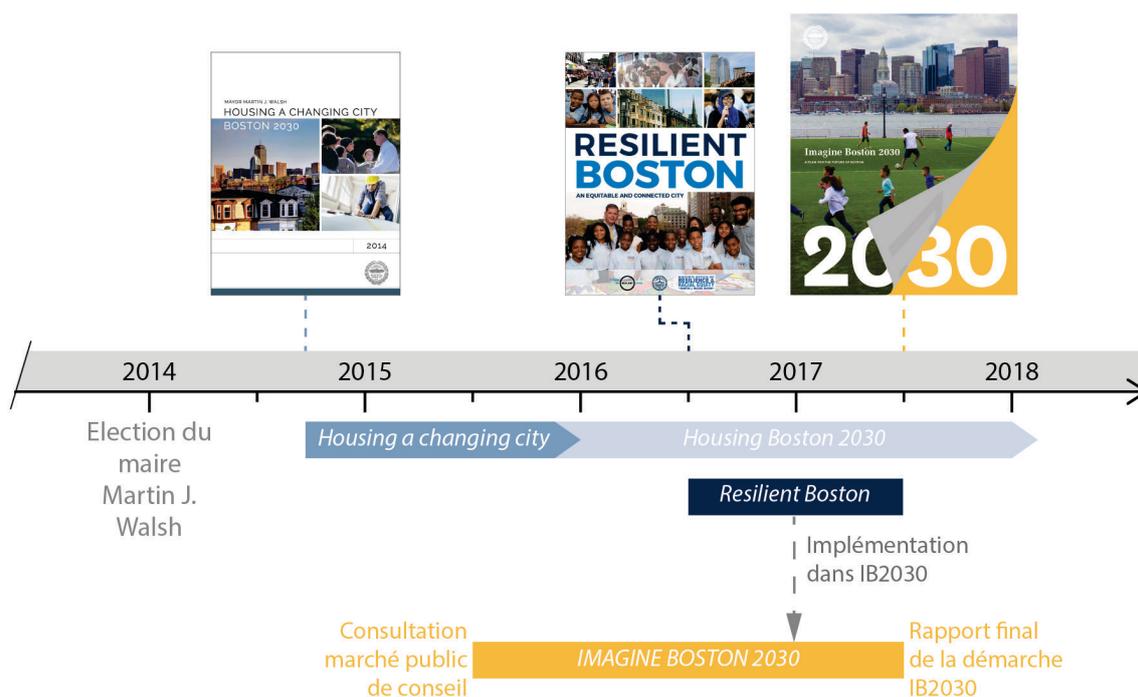


Figure 51 – *Imagine Boston 2030* : Frise chronologique des documents de planification à Boston.
Partie 1/2.

fait une forme de désamorçage face aux désaccords pouvant émerger des actions de planification et il inclut déjà ce qui, 45 ans plus tard, sera au cœur des préoccupations du projet *Imagine Boston 2030* : le plan est adaptable selon les circonstances d'évolution de la ville et les contributions des habitants, et il organise dix ans de planification, à renouveler (1965-1975)²⁰². Produit dans l'espoir de stimuler le développement de Boston et de contrer le déclin de population déjà amorcé il ne suffira pas à inverser la tendance et est profondément associé à la violence du renouvellement urbain qui a rasé des quartiers entiers (Crockett, 2018). Le projet d'autoroutes urbaines et les plans de la « rénovation urbaine » sont définitivement abandonnés en 1971.

Le développement et l'essor des centres universitaires et hospitaliers dès la fin des années 1970 fait entrer Boston dans une nouvelle dynamique de croissance. Cette croissance, plus forte et plus rapide que la moyenne des États-Unis (IB2030, 2017a, p. 68) la place en position privilégiée dans l'économie, assise sur le dynamisme de son secteur universitaire et scientifique. Mais ce renouveau et l'urbanisation qui l'accompagne n'ont été encadrés par aucun plan directeur

²⁰² Boston Redevelopment Authority (1965), « *1965/1967 General Plan for the City of Boston and the Regional Core* », p. 8.



Imagine Boston 2030 : Frise chronologique des documents de planification à Boston. Partie 2/2.

majeur et ils ont prospéré dans une attitude de laisser-faire qui sert de socle argumentaire pour la conception du plan 2030.

En novembre 2013 Martin J. Walsh, démocrate, est élu maire de Boston et prend ses fonctions en janvier 2014 dans la continuité des dix précédents maires, tous démocrates depuis 1930. Son programme porte notamment sur la question de l’habitat et de la justice sociale. En effet Boston est marquée par un passé de ségrégation raciale qui, à la manière du traumatisme de la rénovation urbaine, a laissé un vide non résolu et des inégalités sociales et raciales importantes. Cette situation s’est aggravée notamment lors de la tentative de déségrégation des écoles dans les années 1970 qui a conduit, par un échec des actions entreprises et les oppositions racistes rencontrées, à une ségrégation renforcée et des inégalités persistantes dans le temps. Les traumatismes sont restés irrésolus et ignorés de toute politique globale et proactive à l’échelle de la ville. En octobre 2014, en cohérence avec le programme du nouveau maire, le Département du logement (*Housing Department*) publie un plan d’action, *Housing a Changing City: Boston 2030* dont le but est de planifier la construction et la destination sociale de logements à Boston. En parallèle, d’autres services municipaux travaillent à des programmes d’action pour leurs domaines de compétence comme le changement climatique (*Climate Ready Boston, Carbon Free Boston*), les transports (*GoBoston 2030*) ou la culture (*Boston Creates*) et se

projetent à dix, quinze ans, à « *long terme* »²⁰³ ou en 2050 (Figure 51). En mai 2015, le maire annonce l'organisation du projet *Imagine Boston 2030* qui prend forme en juin 2016 comme démarche de projet visant à planifier une vision globale et trans-services municipaux et afin de produire un document directeur pour l'année 2018.

7.1.3. Un projet qui intègre ses précédents et redéfinit un objectif global et transversal

L'ambition trans-service du projet *Imagine Boston 2030* a été perçue dès sa préparation comme une entreprise nécessitant l'intervention d'un tiers extérieur à même d'identifier une vision globale à partir du travail déjà réalisé dans les administrations, mais capable aussi de produire une analyse et un projet pour la ville de Boston. Cet impératif est exprimé comme une neutralité nécessaire dans un contexte d'oppositions entre services par ailleurs exprimées assez librement par la cheffe du département du logement et directrice du développement des quartiers²⁰⁴. En effet les départements de l'urbanisme et du logement (*Boston Planning and Development Agency* et *Housing Department*) sont distincts et s'opposent sur des sujets qui se trouvent aux intersections de leurs rôles car ils ne poursuivent pas les mêmes intérêts, notamment l'orientation sociale du département du logement défendue par sa cheffe et une certaine volonté de ne pas céder à la croissance à tout prix, croissance qui entretiennent une pression financière sur le foncier disponible dans la ville contrairement à la vision technique portée par le BPDA²⁰⁵. Ces oppositions entre services s'expliquent par l'organisation des départements et des agences municipales qui ne confère pas d'autorité hiérarchiques, les départements étant placés sous l'autorité du bureau du maire (*Mayor's Office*). Le projet *Imagine Boston 2030* traduit d'une volonté de construire une vision globale et transversale mettant en accord, dans les enjeux, les actes et dans les objectifs, les services municipaux (Figure 52, p. 254).

Pour *Imagine Boston 2030*, la ville de Boston opère des changements en profondeur à la fois dans ses services et dans ses méthodes : « ce qui a le plus changé c'est la manière dont la ville collabore²⁰⁶ ». Jusque-là, depuis les opérations de redéveloppement des années 1950, l'autorité

²⁰³ CITY OF BOSTON (16 octobre 2017), « *Climate Ready Boston is an initiative to get the City ready for the long-term impacts of climate change* ».

²⁰⁴ Sheila Dillon, entretien janvier 2019.

²⁰⁵ *Op. Cit.*

²⁰⁶ Natalia Urtubey, entretien août 2018.

de redéveloppement de Boston (*Boston Redevelopment Authority*, BRA) adjointe en 1971 du Conseil de développement économique et industriel (*Economic Development and Industrial Corporation*, EDIC)²⁰⁷ administre la gestion des terrains dans la ville et soutient le développement économique. Dès 2014, en même temps que l'élection du maire, le BRA/EDIC mène une réforme de son action et de ses orientations méthodologiques et stratégiques et aboutit en 2016 à la création de l'Agence de planification et de développement de Boston (*Boston Planning and Development Agency*, BPDA) :

« La mission de la BPDA est de planifier et d'orienter la croissance inclusive à Boston, tout en créant des opportunités pour vivre, travailler et se connecter. La BPDA fera participer les collectivités, mettra en œuvre de nouvelles solutions, établira des partenariats pour accroître l'impact et suivra les progrès à l'échelle de la ville dans une perspective d'avenir. »²⁰⁸

En 2015, alors qu'est lancée la consultation des entreprises pour le projet de ville, c'est encore la BRA qui est l'organisme opérationnel et édite les documents de consultation ; le relais est pris ensuite par la BPDA²⁰⁹.

Forte de ces évolutions majeures des structures de décision et de leurs orientations, la consultation des entreprises pour le projet Imagine Boston 2030 s'engage dans une autre forme de coopération. La ville de Boston fait appel à des consultants extérieurs afin de remplir une mission hybride. Le dossier de consultation (*Request for proposal*) indique une mission de synthèse des plans déjà élaborés dans les départements municipaux (transports, logement, culture, etc.) et la création d'une « plateforme » pour permettre la collaboration entre les départements de la ville. L'objectif annoncé est d'unir les efforts dispersés des départements dans un projet commun.

Le consultant recruté pour ce marché, HR&A Advisors, associé à l'agence d'architecture et d'urbanisme Utile Design, a donc pour mission de faciliter l'émergence du plan commun sur lequel chaque département devra à terme s'aligner. L'enjeu pour le consultant est de se positionner en tierce partie des services municipaux et d'apporter par un regard extérieur, une

²⁰⁷ « *BRA History* », *Boston Planning and Development Agency*, url : <http://www.bostonplans.org/about-us/bra-history>, (consulté en janvier 2019).

²⁰⁸ « *Boston Planning & Development Agency launches to shape Boston's future* », *Boston Planning and Development Agency*, url : <http://www.bostonplans.org/news-calendar/news-updates/2016/09/27/boston-planning-development-agency-launches-to-sha>, consulté en janvier 2019.

²⁰⁹ Nous avons sollicité un entretien auprès de Sara Myerson, directrice du BPDA, mais un changement de direction a compromis cette rencontre.

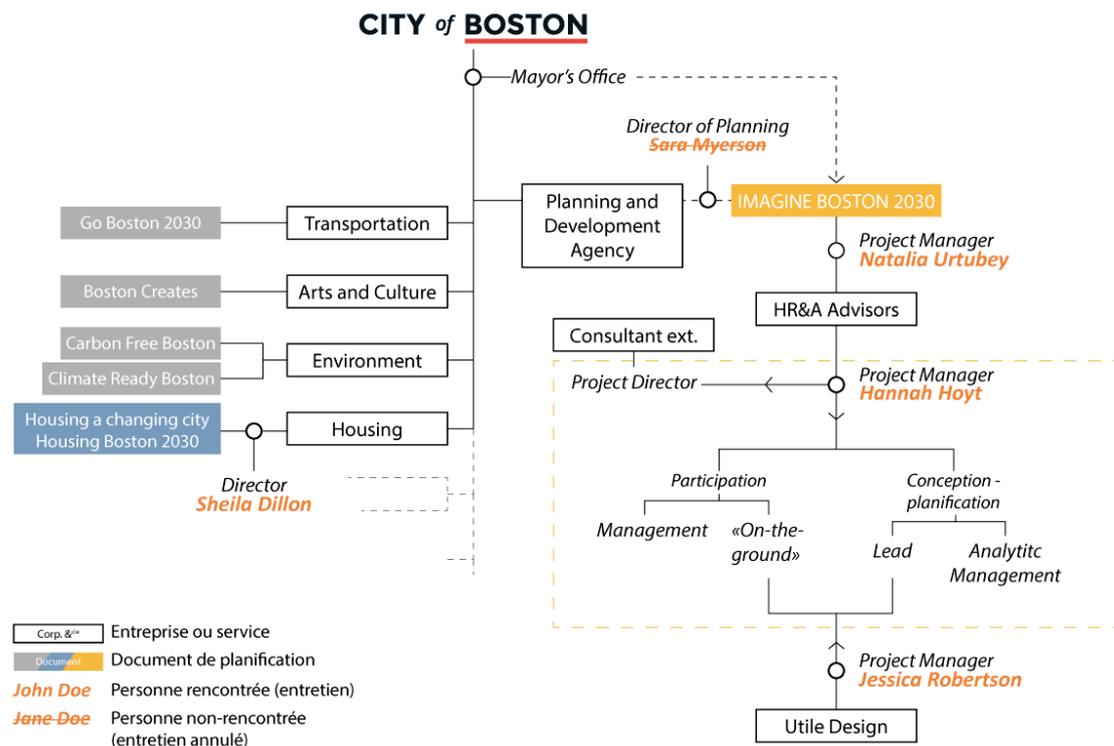


Figure 52 - Imagine Boston 2030 : diagramme de l'organisation administrative.
Sources : document de candidature de HR&A Advisors et site web de la ville de Boston.

façon de voir les choses. Le consultant doit servir de révélateur neutre dans un contexte où les services avaient déjà leur propre feuille de route et leurs méthodes. Ce plan visait donc à les amener à coordonner leurs efforts dans une même dynamique à l'horizon 2030. Cette mission de conseil hybride originale pour HR&A l'était aussi pour Boston et fait figure de première expérience de ce type selon Natalia Urtubey²¹⁰. Elle révèle comment la municipalité, *via* le projet de ville, fait évoluer la culture administrative de ses services.

Imagine Boston 2030 possède une structure autonome mais présidée, outre par le maire et deux membres du bureau exécutif, par la directrice de la BPDA et la directrice du service de la planification (Figure 52). Côté bureau du maire, Natalia Urtubey a été la dernière directrice exécutive après avoir été directrice de la participation pour le projet. Elle était en contact direct avec Hannah Hoyt, manageuse du projet pour HR&A, qui elle-même travaillait avec Jessica Robertson, manageuse du projet pour Utile. Ainsi pendant deux ans, HR&A et la ville de Boston étaient en contact presque quotidien pour le projet Imagine Boston 2030 et les deux parties ont

²¹⁰ Project Manager, *Imagine Boston 2030*, Mayor's Office, entretien, janvier 2019

mené de concert le projet avec comme client la ville et comme prestataire l'équipe de consultants.

La diversité et le morcellement des plans thématiques et des services municipaux motivent initialement le projet unificateur que présente Imagine Boston 2030 :

« Le plan s'appuiera sur les travaux de planification et d'élaboration des politiques déjà achevés ou en cours ; en fait, l'un des principaux objectifs du projet est de faire la synthèse de ces efforts et de créer une plateforme adaptable pour une collaboration interdisciplinaire et entre départements et une réalisation des buts du plan. » (IB2030, 2015a, p. 1)

Le document final opère un léger changement lorsqu'il annonce que « les projets thématiques apportent des précisions » aux grandes orientations du projet Imagine Boston 2030 (IB2030, 2017a, p. 40). Le projet *Housing a changing city* est cependant – par son importance dans l'ambition sociale du maire et par son calendrier entièrement coordonné avec son élection et son action (IB2030, 2016b, p. II) – un projet particulier qui garde une place forte et continue d'être porté et appliqué en parallèle d'Imagine Boston 2030.

Au même moment depuis décembre 2014, un autre plan stratégique a été initié et élaboré par l'équipe de Martin J. Walsh après que Boston a rejoint le programme de la fondation Rockefeller « *100 Resilient Cities* »²¹¹. La fondation Rockefeller finance dans le cadre de ce programme de nombreuses villes dans le monde pour les inciter et les accompagner dans le développement d'une « stratégie de résilience face aux défis matériels, sociaux et économiques du XXI^e siècle » et s'inscrit dans une logique d'élaboration de politiques publiques avec une participation citoyenne. Ce programme de mécénat aide les villes candidates et lauréates à produire une stratégie de résilience autour des thèmes identifiés comme à risque ou délétères en leur donnant les moyens d'embaucher un « chef de la direction de la résilience », en l'occurrence Dr. Atyia Martin à Boston, et les moyens de développer un plan de résilience en faisant « le point sur les efforts existants, déterminer les domaines prioritaires des besoins, effectuer une analyse pour comprendre les risques et les possibilités qui y sont liés et élaborer un ensemble de priorités et d'initiatives claires et réalisables ». En participant à cette initiative Boston a identifié les vulnérabilités socio-spatiales de la ville et a notamment exploré les divisions raciales

²¹¹ Boston intègre la deuxième « cohorte » de villes du programme 100RC en mars 2014, <http://www.100resilientcities.org/announcing-our-next-round-of-resilient-cities/>

persistantes du territoire²¹². La stratégie de résilience et les documents produits ont été réalisés indépendamment du plan Imagine Boston 2030 entre 2016 et 2017 (Figure 51, p. 250) mais ce dernier a été amendé en cours de route par les problématiques identifiées par le premier et apporte un prisme supplémentaire d'observation et d'action (une lecture des inégalités dans la partie « contexte », IB2030, 2017a, p. 84-89).

7.1.4. Un discours politique performatif comme moteur du projet prospectif

Inscrit dans le temps politique des élections municipales et organisé comme une vision globale de l'ensemble des services de la ville, le projet Imagine Boston 2030 prend l'aspect, à partir de l'automne 2015, d'un programme politique. Les services municipaux avec le consultant principal, HR&A, des associations et des personnes identifiées comme « expertes » ont mené des études afin de cerner les difficultés du marché du logement, de l'économie et de l'emploi et connaître les projections de croissance démographique et le profil socio-économique des futurs habitants de Boston. À partir d'éléments annoncés comme simplement quantitatifs, la ville a consulté les Bostoniens pour connaître leur « *vision du futur* » (IB2030, 2016a, p. 10). Le maire fraîchement élu invite alors les habitants à exprimer leurs besoins, leurs envies et leurs idées au moyen de plusieurs canaux de collecte : ateliers participatifs, réunions de quartier, application mobile, événements festifs et interactifs ou encore courriels et cartes postales questionnaires. Les consultations ont duré de l'automne 2015 au printemps 2017 *via* ces nombreux dispositifs d'enquête ainsi que des événements d'information. Le projet Imagine Boston 2030 est présenté comme un plan modelé par les « *voix des Bostoniens* » qui ont « *fixé des objectifs – et plus important encore, [ils ont] identifié les actions pour atteindre ces objectifs* » (Lettre du Maire, IB2030, 2017a, p. 5). Le projet Imagine Boston a, de fait, largement mobilisé les habitants, leur demandant avis, commentaires, choix et votes pour trier et « *prioriser* » certaines initiatives selon leurs besoins ou leurs envies. Cependant les dispositifs ont été très restrictifs, limitant la participation à des questionnaires à choix multiples, des votes ou des activités thématiques ciblées (Figure 53). Les votes et la participation des habitants ont influencé l'importance de chaque « initiative » proposée lors de rencontres, d'ateliers et de campagnes de communication d'Imagine Boston 2030 (IB2030, 2017a, p. 288-398) mais la littérature sur les actions de participation menées par les municipalités rappelle leurs biais d'énonciation et par conséquent

²¹² « *Resilience and Racial Equity Lens* » (IB2030, 2017b, p. 34-36).

Waterfront City

** already too subject to climate change*

Imagine if we could transform Boston's harbor and riverfronts into the most exciting parts of the city. *a really overinvested*

Rate this idea!
★ ★ ★ ★ ★

I would be excited about a waterfront that has...
(Check all that appeal to you)

Ferry service across and around the harbor

Easy access from all neighborhoods

Opportunities for kayaking, swimming, and boating

A connected Harborwalk

New signature waterfront parks ?

Public art, cultural institutions, festivals, markets, and other programming

How would you make this idea better?

activate / reconnect
Dot waterfront

include Neponset
river in transit
options

Where do you live? (Zip code)
02124

** Dot waterfront is a geographic concept
Not a place. Disconnected from neighborhoods + each other.*

Figure 53 - Imagine Boston 2030 : carte postale-questionnaire remplie par un habitant. Source : IB2030, 2017a, p. 248.

leurs biais de réception et de réponse par les participants, au profit notamment des commanditaires (Balug, 2017; Fijalkow, 2017; Mattern, 2016).

La structure du document final du projet renforce le biais aperçu dans les processus participatifs. Le chapitre « initiatives » fait partie, avec cinq autres, de la structure du document principal d'Imagine Boston 2030. Le document peut se comprendre comme construit sur un socle avec le chapitre « contexte » suivi de quatre autres chapitres qui présentent les objectifs du projet et ses déclinaisons. D'abord le chapitre « l'opportunité de la croissance » présente les moyens et les raisons de privilégier la croissance de l'économie et de la ville comme objectif pour les années à venir et à l'horizon 2030, puis identifie, autour de cinq grandes orientations dans le chapitre « passer à l'action », « les lieux physiques où la croissance, la mise en valeur et la préservation coordonnées permettront de saisir les opportunités et de relever les défis » (IB2030, 2017a, p. 6). Enfin le chapitre « initiatives » détaille la traduction des objectifs selon la structure des services municipaux (logement, espaces publics ou arts et culture par exemple). Pour terminer le chapitre « prochaines étapes » inscrit le projet de ville comme facteur d'évolutions plus profondes des mécanismes institutionnels de production de la ville comme les partenariats public-privé, les modes de financement ou l'évaluation des performances urbaines.

Le discours de projet est étroitement articulé avec le constat du contexte détaillé en six « forces et défis » (économie productive, croissance de la population, inégalités, logements abordables, changement climatique, technologie). Ces éléments de contexte ne sont pas qualifiés *a priori*

comme force ou défi mais ils permettent, sous couvert de neutralité descriptive de diffuser des éléments de langage fondamentaux pour la philosophie du projet :

« *Une ville en pleine croissance crée de nouvelles possibilités de prospérité économique et sociale.* » (IB2030, 2017a, p. 6)

Cette affirmation irrigue le projet entier et définit l'objectif central autour de la croissance, économique, démographique et spatiale. L'enchaînement depuis le contexte jusqu'aux initiatives présente le projet comme une suite logique de décisions informées par « *15 000 Bostoniens* », des décisions qui s'ancreraient dans une histoire de la ville comme en continuité logique pour mieux affirmer l'évidence d'un tel programme. Le projet Imagine Boston 2030 se décrit de fait comme un projet de planification qui doit « *préserver et valoriser les qualités de Boston* » tout en « *accueillant la croissance pour répondre aux défis et faire de Boston une ville plus forte et plus inclusive* » (IB2030, 2016a, p. 9).

7.1.5. Des objectifs de long terme aux projets urbains pilotes

Le projet Imagine Boston 2030 traduit son objectif de long terme, la croissance, par une stratégie de transformation spatiale au moyen de projets pilotes qui inscrivent dans le court terme la dynamique donnée par le projet global. Les projets pilotes sont définis d'après une analyse de la structure urbaine de la ville menée par l'équipe de consultants associés à HR&A, Utile, qui met en relief des espaces urbains pouvant être valorisés et des terrains possédant un potentiel de construction et une valeur foncière. Trois formes spatiales types sont identifiées comme pouvant accueillir la « *croissance et l'amélioration* » afin de traduire en action les intentions du projet (voir synthèse Tableau 12, p. 260) : d'abord les quartiers résidentiels existants, sous pression du marché immobilier, requièrent de nouvelles aménités qualitatives ; les centralités commerciales définies par leur morphologie dense et des immeubles de grande hauteur ont besoin d'une croissance et d'investissements en continu pour devenir plus vivants et polyvalents ; enfin les zones périphériques regroupant les friches industrielles et commerciales ainsi que les voies ferrées abandonnées qui souvent séparent les quartiers entre eux possèdent un potentiel de transformation pour répondre aux besoins en termes de croissance d'emplois et de logements (IB2030, 2017a, p. 120-121).

Aux trois catégories spatiales répondent trois stratégies d'action sur la ville qui doivent accompagner l'objectif général du projet de ville de Boston (Figure 54). À l'échelle de la ville entière, les zones urbanisées des « *quartiers existants* » sont représentées en taches d'huiles qui

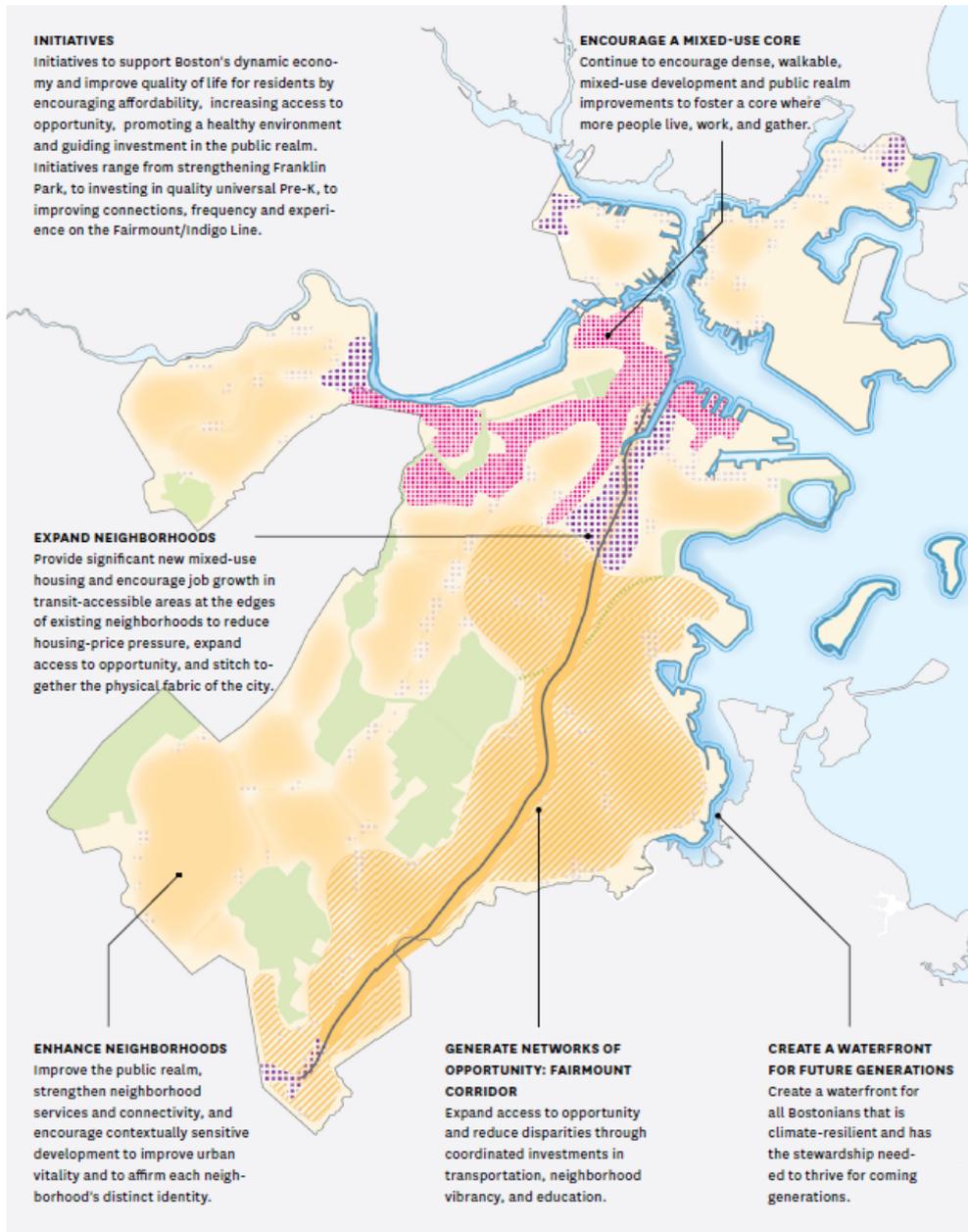


Figure 54 - Imagine Boston 2030 : Plan de synthèse des intentions de projet.
Source : IB2030, 2017a, p. 7.

remplissent peu ou prou tout l'espace disponible, outre les parcs publics ; sur la base de cette représentation, les stratégies visent à « améliorer les quartiers » qui ne composent pas le centre-ville d'affaire pour intensifier leur « vitalité, leurs services et leur accessibilité financière tout en affirmant leur identité propre ». Le centre géométrique de chaque tache d'huile, plus foncé, représente un quartier et les marges, plus claires, laissent percevoir leurs limites. Dans le vocabulaire et la représentation, la deuxième stratégie insiste sur la densification du centre-ville et sa mixité d'usages, du logement aux commerces mais aussi des emplois et des activités touristiques. Là, la zone concernée par le développement et la densification des activités est

clairement délimitée par une couleur vive qui épouse les contours de quelques grands axes dessinant une forme arborescente qui comble certains espaces entre les quartiers promis à l'intensification. Enfin, la troisième stratégie consiste à combler toutes les zones du territoire bostonien qui ne sont pour le moment ni identifiées comme appartenant aux « *quartiers* » ni au centre-ville. Voulant « *coudre et assembler le tissu urbain de la ville* » ces zones doivent accueillir l'expansion et l'intensification par ailleurs planifiée. Ces zones sont représentées par un troisième motif qui finit de remplir l'espace disponible dans les limites de la ville.

TYPE SPATIAUX ET ESPACES DE PROJET	DÉFINITION ET CARACTÉRISATION	BESOIN / POTENTIEL	PROJET	REPRÉSENTATION (Figure 54)
Type : Quartiers résidentiels existants	Sous pression du marché immobilier Définition « participative » par croisement enquêtes et étude cartographique	Nouvelles aménités qualitatives	« Améliorer les quartiers pour intensifier leur vitalité »	<i>Tâches d'huiles jaune clair</i>
Type : Centralités commerciales	Centres industriels, commerciaux et institutionnels Morphologie dense et immeubles de grande hauteur	Croissance et investissements continus pour rendre ces lieux plus vivants et polyvalents	Densification et mixité d'usages	<i>Motif rose à carreaux</i> <i>Forme arborescente qui comble les espaces entre quartiers résidentiels dans le nord de la ville</i>
Type : Zones périphériques	Limites, friches industrielles et commerciales, voies ferrées abandonnées (qui souvent séparent les quartiers)	Potentiel de transformation pour répondre aux besoins de croissance d'emplois et de logements	« Coudre et assembler le tissu physique de la ville, accueillir l'expansion et l'intensification planifiée des quartiers »	<i>Motif violet à carreaux de différentes intensités</i> <i>Comble l'espace entre les autres zones sur l'ensemble de la ville</i>
Espace projet : Front de mer	Quais donnant sur la baie et sur le fleuve	Résilience face au changement climatique	« Créer un front de mer pour les générations futures »	<i>Trait foncé bleuté le long des rives</i>
Espace projet : Fairmount Corridor	Axe de circulation important pour les voitures et les transports en commun vers les quartiers sud	Réduire les inégalités	« Générer des réseaux d'opportunité »	<i>Ligne jaune épaisse et zones étendues hachurées de part et d'autre</i>

Tableau 12 - *Imagine Boston 2030 : Synthèse des espaces caractérisés et des projets associés.*
Source : IB2030, 2017a.

Le projet identifie par ailleurs deux autres formes d'action urbanistique qui répondent aux défis clés : « *créer un front de mer pour les générations futures* » et « *générer des réseaux d'opportunité : Fairmount Corridor* ». Elles se traduisent en actions spatialisées sous forme de

projets pilotes qui pourront en cas de réussite être répliqués dans d'autres situations en vue d'obtenir les mêmes résultats. Ces projets pilotes déploient des actions à la fois sociales, technologiques, économiques et spatiales. Ils s'inspirent de références puisées ailleurs aux États-Unis (notamment à New York dans le quartier portuaire de Brooklyn) et reposent sur des analyses de données quantitatives (risques d'inondations, revenu médian ou isochrones des transports en commun) pour établir des actions localisées qui répondent aux grands enjeux identifiés.

Enfin, l'objectif central d'Imagine Boston 2030 – la croissance qui doit permettre de rendre la ville plus équitable, connectée et résiliente en accompagnant un développement économique dynamique – se traduit par une densification généralisée du tissu urbain. La densification adopte trois formes distinctes selon les trois typologies spatiales caractérisées en amont mais elle traduit surtout l'objectif de croissance dans l'espace physique de la ville, renversant alors peut-être la lecture marxiste de l'urbanisation à l'échelle planétaire (Harvey, 2011, 2015, 2018) qui fait de l'urbanisation l'expression spatiale de l'accumulation des richesses en faisant de l'urbanisation la condition de la croissance.

7.2. Hong Kong 2030+

Influence chinoises et croissance économique sur un territoire contraint

7.2.1. Entre Chine et Occident

L'approche du terrain documentaire hongkongais n'a pas présenté de difficulté, l'ensemble des sites institutionnels et des documents produits par les services publics utilisent l'anglais aussi bien que le chinois, l'accès aux données est donc aisé. À la manière d'Imagine Boston 2030, un site internet est dédié à la mise à disposition des documents de projet, de vidéos promotionnelles et de synthèses graphiques, et recense tous les documents annexes (études de faisabilité, archives, dossiers de presse). L'héritage britannique encore récent offre un paysage administratif familier dans lequel la place du gouvernement chinois n'est lisible qu'entre les lignes.

L'actualité des années 2017 à 2020 a accompagné notre compréhension du projet Hong Kong 2030+ : le tournant amorcé par le projet, qui retourne le développement territorial en direction de la Chine continentale après en avoir été séparé, répond aux évolutions des relations entre le Parti communiste chinois et le gouvernement hongkongais. La Chine réaffirme son autorité sur le territoire autonome et nous avons finalement pu confirmer nos observations, basées sur l'étude des documents d'urbanisme, avec les événements et les annonces politiques successives du gouvernement chinois dont le droit s'applique progressivement et fermement sur la péninsule et réprime les opposants au Parti²¹³.

7.2.2. Un territoire façonné par son histoire et sa géographie

Hong Kong 2030+ est un projet de planification stratégique de la région administrative spéciale qui organise la croissance urbaine et économique sur le territoire péninsulaire de Hong Kong. Le rapprochement géostratégique et politique avec la République populaire de Chine oriente une planification spatiale et urbaine tournée vers l'ouest et le nord.

²¹³ Par exemple : DE CHANGY Florence (14 septembre 2020), « Partis par la mer, douze fugitifs de Hongkong détenus en Chine », *Le Monde*.

Au XIX^e siècle l'Empire chinois de la dynastie Qing est la cible de nombreuses convoitises de la part des puissances coloniales européennes. Après les guerres de l'opium, l'Empire britannique obtient la cession de l'île de Hong Kong et de Kowloon, et, profitant d'un Empire chinois fragilisé car contesté en son sein, les Britanniques reçoivent en 1898 la cession des Nouveaux Territoires (*New Territories*) pour 99 ans (Figure 56). Durant plus d'un siècle Hong Kong a donc été administré et entièrement géré et développé suivant le système politique et juridique britannique (HK2030+, 2016c).

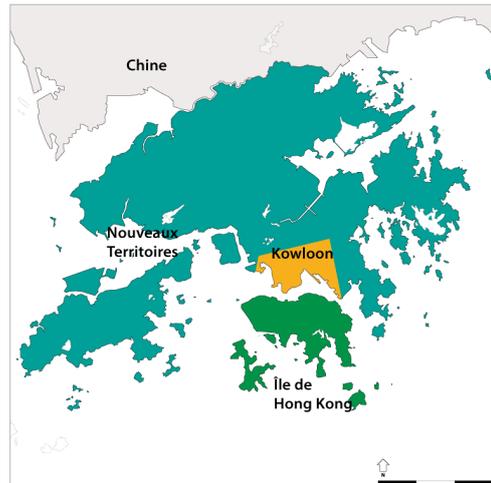


Figure 55 - Hong Kong 2030+ : Carte de situation de Hong Kong et de ses districts.

Dès le début des années 1980 le gouvernement réformiste chinois dominé par la figure de Deng Xiaoping entame les négociations avec le gouvernement de Margaret Thatcher en vue du terme de la cession accordée. Les négociations aboutissent en 1984 à un accord de rétrocession de tous les territoires colonisés et comporte des conditions de continuité du système administratif, social et légal que les Britanniques exigent : Hong Kong devra conserver son « système économique et social » et son « mode de vie » (*life style*) qui inclut le respect des « droits et libertés des personnes » comme la liberté d'expression, de presse, d'association, de religion pour au moins 50 ans, lors d'une période de transition. Hong Kong devient une Région administrative spéciale de la République populaire de Chine (RPC) et Deng Xiaoping alors chef suprême de la RPC et défenseur d'une ouverture économique partielle résume la création de cette exception et son inscription dans la doctrine communiste du Parti sous la devise « Un pays, deux systèmes ». Seuls les territoires de Macao et Hong Kong possèdent ce statut qui confère une relative liberté vis-à-vis du gouvernement communiste chinois dont le pouvoir comprend les domaines de la diplomatie, de l'armée, de la citoyenneté et des affaires étrangères. L'arrivée au pouvoir de dirigeants moins réformistes et notamment l'accession de Xi Jinping à la fonction suprême de Secrétaire général du Parti en 2012 marque les débuts d'une fermeté et une intransigeance réaffirmées face aux écarts de Hong Kong et aux revendications libérales des Hongkongais. Les oppositions et les luttes sur ce sujet sont notamment au cœur des nombreux

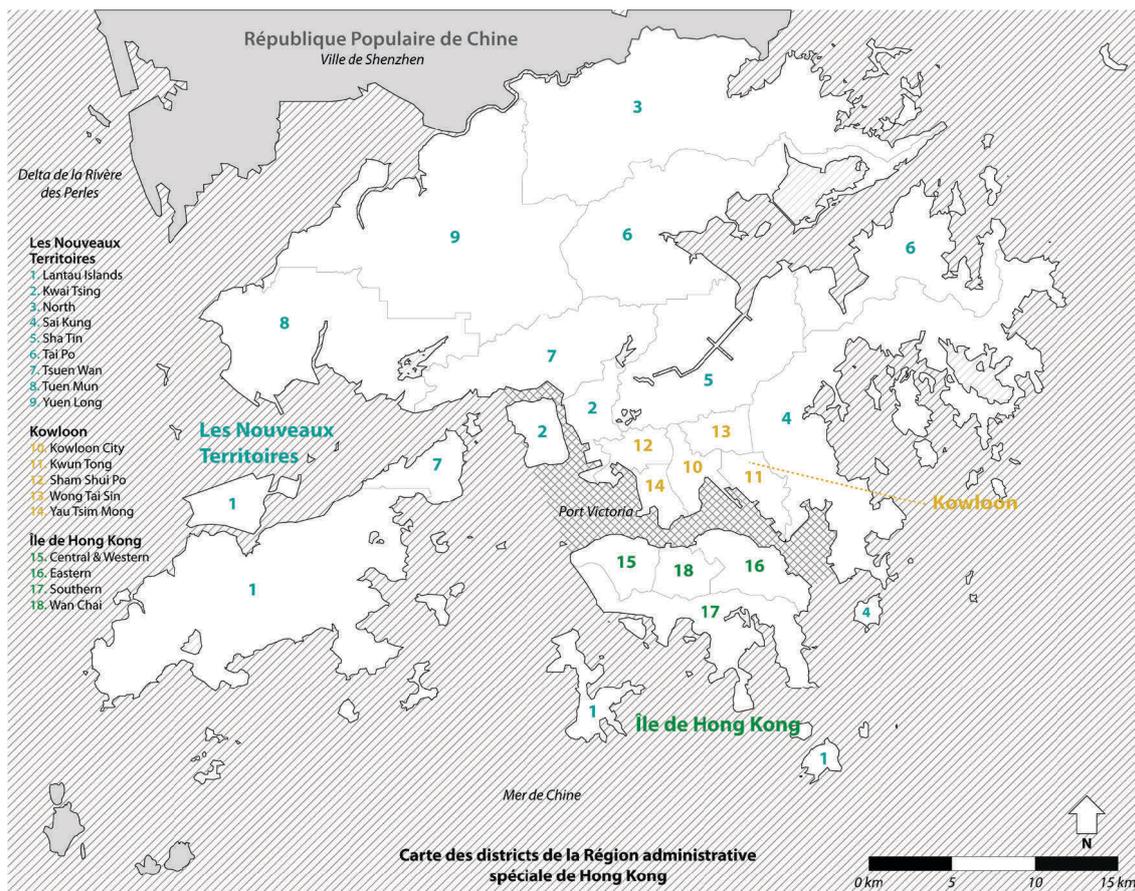


Figure 56 - Hong Kong 2030+ : Carte détaillée des districts de Hong Kong.

mouvements sociaux, des manifestations ou même des grèves en 2019 qui rythment la vie politique de Hong Kong depuis 2012²¹⁴.

Hong Kong jouit donc, outre les récentes velléités de contrôle sur le territoire par le Parti communiste chinois (PCC), d'une relative autonomie et d'une liberté économique et financière qui soutiennent sa place dans la concurrence internationale. Le territoire est classé comme le « pays » le plus économiquement libéral²¹⁵ par la Fondation américaine Heritage²¹⁶, c'est aussi

²¹⁴ PEDROLETTI Brice (26 mars 2012), « Pékin exerce sa tutelle sur l'élection à Hongkong », *Le Monde* ; DE CHANGY Florence et LEMAÎTRE Frédéric (18 juin 2019), « Face à Pékin, Hongkong fait bloc », *Le Monde*.

²¹⁵ « *Index of Economic Freedom* », url : <https://www.heritage.org/index/ranking> (consulté le 6 août 2019).

²¹⁶ Lobby américain dont l'objectif est de « formuler et de promouvoir des politiques publiques conservatrices fondées sur les principes de la libre entreprise, d'un gouvernement limité, de la liberté individuelle, des valeurs traditionnelles américaines et d'une défense nationale forte », url : <https://www.heritage.org/about-heritage/mission> (consulté le 6 août 2019).

un centre financier de rang mondial que le « principal *think-thank* de la City » de Londres place en troisième dans son index dédié²¹⁷. Hong Kong possède une façade maritime sur la mer de Chine et comprend plusieurs grandes îles à l’embouchure du Delta de la Rivière des Perles (PRD pour *Pearl River Delta*), position qui a contribué à son développement économique portuaire. Sa prospérité économique a notamment été construite par sa position géographique lors de la colonisation britannique. Aux frontières de la Chine communiste, Hong Kong a été longtemps l’interface entre celle-ci et les pays occidentaux que la Chine réservait aux zones économiques spéciales (ZES) réparties sur son territoire. Les ZES ont été expérimentées et adoptées depuis 1979 pour attirer les investisseurs étrangers, notamment à Shenzhen, mégapole chinoise qui jouxte Hong Kong à sa frontière nord (Figure 56). La construction dos à dos de ce territoire et de la Chine a fait du centre-ville de Hong Kong un emplacement unique et privilégié pour de nombreux sièges d’entreprises multinationales et de banques d’affaires internationales après la seconde Guerre Mondiale.

7.2.3. Un projet de ville dans une tradition de planification

Hong Kong a la particularité d’avoir suivi un rythme régulier d’élaboration de plans stratégiques orientés selon les objectifs définis par les gouvernements successifs. En effet, l’administration par le Royaume-Uni intégrait depuis les années 1970 une planification territoriale encadrée par des plans renouvelés tous les 10 ans. Les plans britanniques ont posé les jalons de quelques principes conservés et mis en valeur dans le projet Hong Kong 2030+ comme le contrôle de la densité de construction, des plans à échelle macro, la sauvegarde des espaces naturels sur les collines caractéristiques ou encore la silhouette des crêtes vues depuis l’île de Hong Kong vers Kowloon, et la protection de certains « *espaces publics* » comme les quais du Port Victoria. La planification vise entre autres à sauvegarder les collines boisées emblématiques du territoire et participe au développement des quartiers d’affaires majeurs sur la scène internationale, les *Central Business Districts* (CBD) à Kowloon et sur l’île de Hong Kong qui accueillent les sièges d’entreprises et de banques.

Depuis la rétrocession, le gouvernement de Hong Kong poursuit l’administration de la ville avec les mêmes outils d’urbanisme et de gestion jusqu’au milieu des années 2000. La région a d’abord établi en 1997 un plan courant jusqu’en 2007, puis en 2007 pour la décennie à venir le plan Hong

²¹⁷ « 25^e *Global Financial Centres Index* », 11 mars 2019, url : <https://www.zyen.com/news/press-releases/press-release-global-financial-centres-index-25/> (consulté le 6 août 2019).

Kong 2030²¹⁸ a été élaboré dans la même dynamique mais rompant déjà avec le rythme décennal en introduisant une notion de plus long terme. Ce projet est initié comme « *premier projet global de planification territoriale et urbaine* » et doit « *donner les concepts généraux et une orientation de planification* » afin de préparer Hong Kong pour le futur (HK2030+, 2007, p. 1). Il est mené par le bureau du développement (*Development bureau*) et le département de planification (*Planning department*) qui en dépend. Ces deux services sont chargés de mener des études et de combiner l'expertise produite par d'autres départements selon leur spécialité (logement, espaces, verts, commerce, emploi) puis de proposer des directives de planification organisées en guide d'action général.

Finalement le plan Hong Kong 2030, en restant dans une forme de tradition, introduisait un nouveau rythme et des notions qualitatives et quantitatives relatives aux enjeux émergents : la construction « *durable* », l'habitabilité et la qualité de vie (*liveability*) n'avaient pas encore été au cœur des précédents plans décennaux qui s'apparentaient plus à un « *urbanisme opérationnel et réglementaire* » (François Tribillon cité dans Pinson, 2009, p. 12).

7.2.4. De la planification gestionnaire à la planification visionnaire

Puis en octobre 2016 une mobilisation du public pour le projet du territoire pour 2030 est lancée et marque l'évolution du projet Hong Kong 2030, élaboré en interne par les services municipaux, vers le projet Hong Kong 2030+. La consultation du public est prévue pour durer six mois. Elle est la seule étape ouverte à la discussion après les phases d'analyses et de propositions réalisées par le Bureau du développement et le Département de planification. D'après la chronologie (Figure 57), doivent suivre deux étapes finales en l'espace de deux ans, d'abord la rédaction des expertises techniques et la finalisation de la stratégie territoriale de développement spatial puis la promulgation du plan (HK2030+, 2016c, p. 1). Près de trois ans après la publication du document au public, le site internet du projet sur la page « *à propos* » indique sensiblement la même chronologie mais retardée d'un an, soit une promulgation en 2019²¹⁹, et le curseur déplacé sur la phase de finalisation, en dessous de celle de la participation.

²¹⁸ À ne pas confondre avec le projet Hong Kong 2030+.

²¹⁹ Site internet consulté en août 2019 et image de la chronologie datée de juillet 2017, url : https://www.hk2030plus.hk/about_a.htm.

Hong Kong 2030+ devient un projet de planification territoriale à l'horizon 2030 auquel participe un panel d'experts (professionnels et universitaires des secteurs comme l'économie, l'architecture, l'ingénierie, l'environnement, la planification, l'action sociale) et additionné de consultation citoyenne. Il fait le lien entre les acteurs et les usages du territoire tout en dictant les objectifs politiques, économiques et sociaux du développement spatial territorial. À terme, Hong Kong 2030+ synthétise et organise les initiatives et propose une stratégie globale d'action et des objectifs à l'échelle du territoire dans tous les secteurs. Cette stratégie organise des consignes globales (*guidelines*) permettant de coordonner une action et un processus à grande échelle. Hong Kong 2030+ veut « *transcender* » le plan précédent et plutôt que d'établir un plan pour les 10 ans à venir, il dicte des lignes directrices à l'horizon 2030 :

« *Ce plan stratégique guidera la planification de Hong Kong [...] au-delà de 2030.* » (HK2030+, 2016c, p. Foreword)

Par rapport à l'histoire de la péninsule, le projet Hong Kong 2030+, comme les deux précédents plans post-rétrocession, propose d'élaborer en continuité et non de renverser. Il se place directement comme héritier du passé qui n'est pas honteux ou défaillant. La rétrocession n'est pas perçue comme une rupture et la continuité est valorisée :

« Cette dernière mise à jour de notre stratégie de développement territorial s'appuie sur les plans stratégiques précédents. C'est un plan qui transcende les générations et le mandat d'un seul gouvernement. » (HK2030+, 2016c, p. Foreword)

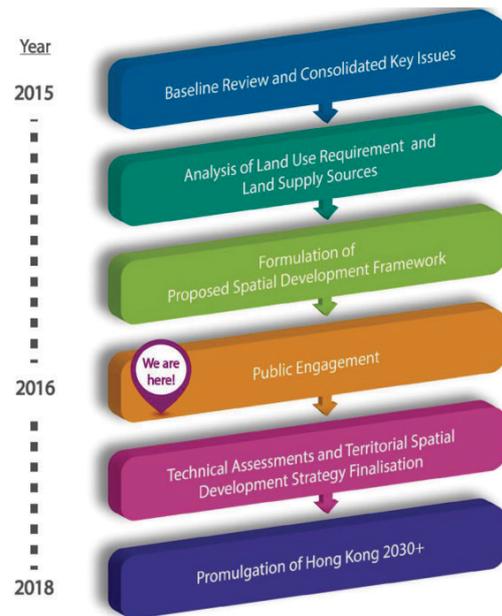


Figure 57 - Hong Kong 2030+ : Schéma des étapes de conception et place de la participation du public (3e en partant de la fin). Source : Development Bureau, Hong Kong.

7.2.5. Une ville chinoise dans la concurrence internationale.

Hong Kong doit faire face à un bouleversement des conditions de son développement et une évolution de sa place politique et économique qui résulte d'un contexte politique en reconstruction depuis la rétrocession. En 1997 Hong Kong comptait pour près de 20% du PIB de la Chine et jouissait d'un pouvoir certain face au gouvernement central. Le PIB de Hong



Figure 58 – Hong Kong : Carte du PRD et des principaux centres urbains côtiers. Source : *The Telegraph*²²³.

Kong s'est maintenu et a même régulièrement augmenté mais sa proportion dans le PIB total de la Chine a fortement baissé face à la croissance à deux chiffres que la Chine a affichée au début des années 2000. En 2017, le PIB Hongkongais ne représente plus qu'un peu moins de 3% du PIB chinois total²²⁰. Cette position relative a affaibli son pouvoir ainsi que son importance et son indépendance du PCC de Xi Jinping qui n'a plus autant intérêt à tolérer la doctrine progressiste de Deng Xiaoping, « Un pays, deux systèmes ». Hong Kong découvre une position de fragilité économique et politique après plus de cent ans de commerce florissant avec les plus grandes villes mondiales occidentales. L'intégration progressive à la Chine tend à estomper progressivement son caractère unique pendant si longtemps exceptionnel autant par sa position géographique aux portes de l'Asie que par sa réussite économique et sociale sous l'administration britannique et son originalité politique sous le régime du PCC.

Les difficultés émergentes, les inquiétudes qui peuvent en découler mais aussi les moyens d'y remédier selon les experts et les concepteurs sont exprimés dans les documents de planification d'Hong Kong 2030+ : sa position vis-à-vis de la Chine et notamment dans le Delta de la Rivière des Perles, sa position dans la concurrence internationale, son excellence sur certains aspects comme la durabilité ou la qualité de vie et ses interrogations sur le meilleur développement territorial à adopter pour l'horizon 2030.

La prise de pouvoir réaffirmée de la Chine par la politique par Xi Jinping, le déclin de sa puissance et son importance relative au cœur du développement de la région du Delta de la Rivière des

²²⁰ Données ouvertes de la Banque Mondiale, url : <https://donnees.banquemondiale.org/>

Perles (PRD) engagent le gouvernement de Hong Kong à composer avec ces nouvelles dynamiques territoriales dans ses projections. Car même si l'état d'exception doit durer 50 ans à partir de 1997 il ne s'agit que d'une période transitoire au terme de laquelle Hong Kong sera pleinement intégrée au territoire et au gouvernement chinois, si jamais cela ne se produit pas plus tôt comme peuvent le laisser présager les événements politiques récents²²¹. Les nouvelles dynamiques locales sont autant politiques que territoriales car, si Hong Kong était autrefois un confetti de l'Empire britannique en Asie du Sud-Est, c'est désormais une ville parmi d'autres dans la future mégapole du Delta de la Rivières des Perles que le gouvernement chinois souhaite valoriser autour des villes de Shenzhen, Guangdong (Canton), Dongguan, Zhaoqing, Foshan, Huizhou, Jiangmen, Zhongshan et Zhuhai²²². Il jouxte aussi Macao sur la côte pacifique un peu plus au sud d'Hong Kong. Le projet chinois, un temps intitulé « Unifier le Delta de la Rivière des Perles »²²³ vise à une urbanisation massive de son pourtour et la création de grandes infrastructures de transport (Figure 58). Un pont routier a déjà été construit et ouvert en 2018 entre Hong Kong, Zuhai et Macao. En conséquence le projet stratégique Hong Kong 2030+ semble anticiper ce déplacement des pôles d'attraction vers l'ouest de son territoire davantage que vers les routes maritimes internationales.

7.2.6. Un projet de ville tourné vers la Chine

Placé sous le régime de la région administrative spéciale en Chine, le territoire de Hong Kong possède un gouvernement unique dans lequel seuls les districts sont distingués (voir Figure 56, p. 265) mais ces derniers possèdent des représentants sans pouvoir exécutif. Bien que l'urbanisation ne soit pas continue ou concentrée en un point, aucune ville n'est reconnue comme telle et le gouvernement administre aussi bien le développement urbain, les affaires sociales, la justice ou les établissements d'enseignement, à toutes les échelles. Hong Kong n'est donc pas à proprement parler une ville mais sa gestion unifiée qui ne résulte pas d'une trame supplémentaire d'administration (comme peut l'être une métropole associant diverses

²²¹ PEDROLETTI Brice, et DE CHANGY Florence (26 juin 2017), « Chine et Hongkong. L'échec du "un pays, deux systèmes" », *Le Monde*.

²²² Voir les transformations des paysages saisissants des rives du PRD : HILAIRE Eric, et VAN MEAD Nick (10 mai 2016), « *The Great Leap Upward: China's Pearl River Delta, Then and Now* », *The Guardian* [en ligne].

²²³ MOORE Malcolm, et FOSTER Peter (24 janvier 2011), « *China to Create Largest Mega City in the World with 42 Million People* », *The Telegraph* [en ligne].

communes) lui procure un fonctionnement proche d'une ville-état dont le territoire urbanisé est morcelé du fait du relief accidenté.

Le projet, dont le nom complet est « *Hong Kong 2030+ : Vers une vision et une stratégie de planification au-delà de 2030* »²²⁴, est organisé autour de trois « blocs de construction » (*building blocks*), trois « piliers » qui rassemblent des politiques publiques et un « cadre conceptuel spatial » (*conceptual spatial framework*, Figure 59) qui traduit les concepts des politiques sur le territoire, le tout autour d'une stratégie de « *ville intelligente, verte et résiliente* » (SGR pour « *Smart, Green and Resilient* »).

Dans la version présentée aux habitants pour consultation en octobre 2016, le projet comprend six sections résumées sur un dépliant de deux pages présenté pour servir de base aux discussions. Le document destiné au public, et estampillé « *participation publique* », commence avec une description de Hong Kong dans son « *contexte global* » suivie par des chiffres (nombres d'habitants par exemple ou surface dédiée aux parcs) et par une formulation de « *défis* » et d'« *opportunités* » à saisir (HK2030+, 2016c). Sur cette base, une section « *aspirations : notre vision et notre objectif de planification* » reprend les termes de défi et d'opportunité pour décrire les orientations du projet stratégique de développement avec, par exemple, des objectifs comme « *devenir la ville la plus cosmopolite d'Asie, jouir d'un statut comparable à celui de New York en Amérique du Nord ou de Londres en Europe* » (HK2030+, 2016c, p. 20).

Les trois « *blocs de construction* » (*building blocks*) sont ensuite détaillés en sous-parties et en « *directions stratégiques clés* », elles-mêmes déclinées en « *actions clés* ». Les trois blocs sont plus imbriqués qu'alignés ou superposés et déclinent la même intention centrale de « *devenir une ville asiatique mondiale vivable, compétitive et durable* ». Le premier bloc se concentre sur la « *planification d'une ville à haute densité et vivable* », le deuxième ambitionne d'« *embrasser de nouveaux défis et opportunités économiques* » et le troisième vise à « *créer le potentiel d'une croissance durable* ».

²²⁴ « *Hong Kong 2030+ : Towards a Planning Vision and Strategy Transcending 2030* »

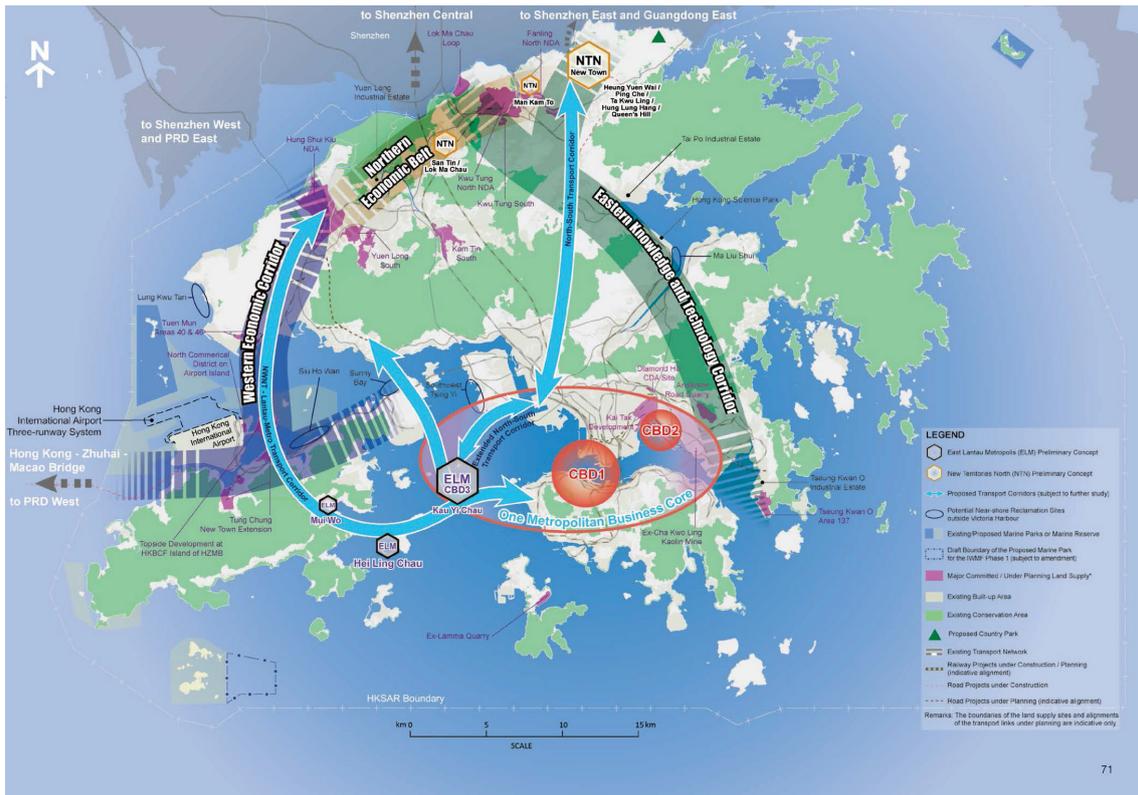


Figure 59 - Hong Kong 2030+ : « Cadre spatial conceptuel ». Les CBD 1 et 2 sont symbolisés par des cercles rouges ; le CBD3 par un hexagone à bords noirs ; l'ellipse rouge symbolise le One metropolitan business core. Source : HK2030+, 2016c, p. 74-75.

Après les « blocs de construction », le document présente le « cadre spatial conceptuel » qui répertorie en plan les principes, les zones et les axes qui inscrivent sur le territoire de la péninsule les directions et actions clés détaillées dans les « blocs de construction ». Cet exercice cartographique est central pour Hong Kong car comme le territoire dispose d'une quantité très limitée de surfaces constructibles, il cherche à provisionner les surfaces nécessaires à sa croissance future :

« Planifier pour l'espace et le terrain avec les infrastructures nécessaires et les équipements pour répondre à nos besoins est une fonction clé de Hong Kong 2030+. » (Development Bureau et Planning Department 2016, 16)

Enfin le document s'achève sur une liste de questions adressées aux habitants autour de quatre thématiques qui reprennent les objectifs et les stratégies du projet : « vivabilité », « économie », « créer un potentiel pour la croissance durable » et « cadre spatial conceptuel ».

7.2.7. L'espace, une ressource à optimiser : une stratégie spatiale en vase clos

Le « cadre spatial conceptuel » décompose en trois axes les principes adoptés pour la planification du développement urbain de Hong Kong (Figure 59). Le premier principe vise à

renforcer et étendre le *Central Business District* historique (CBD1) situé sur la façade nord de l'île de Hong Kong en définissant un deuxième CBD (CBD2) sur Kowloon à l'est et, par création de terres artificielles sur l'eau, un troisième (CBD 3) situé entre l'île de Hong Kong et l'île de Lantau à l'ouest. Ces trois CBD positionnés autour du port Victoria forment la zone nommée « *pôle d'affaires métropolitain unique* » (*One metropolitan business core*) et sont reliés par des ponts et tunnels existants entre le CBD1 et 2 et en projet pour le troisième (HK2030+, 2016c, p. 72). L'enjeu de ce positionnement, au-delà de la valeur historique de la centralité autour du port Victoria²²⁵, est de ne plus s'ouvrir uniquement sur l'océan pacifique grâce au port, mais surtout de planifier le développement de centralités tournées vers le Delta de la Rivière des Perles (PRD). Le deuxième principe du projet spatial prévoit l'urbanisation de plusieurs « *aires de croissance stratégiques* », une aire sur l'est de l'île de Lantau vient notamment compléter le centre d'affaires métropolitain qui englobe les trois CBD (ELM pour *East Lantau Metropolis*) et doit accueillir de nouveaux emplois, étendre l'urbanisation près de l'aéroport et soutenir la création d'axes de transports vers le continent et l'île de Hong Kong. Une deuxième aire, au nord, dans les Nouveaux Territoires le long de la frontière avec Shenzhen (NTN pour *New Territories North*) a pour objectif de redévelopper des friches industrielles et agricoles pour ouvrir des zones entières au développement d'espaces urbains autour de principes paysagers « *intégrant urbain, rural et nature* » et une volonté d'adopter les concepts de la « *ville SGR* » (HK2030+, 2016c, p. 73-75)²²⁶. Enfin, le troisième principe du cadre spatial conceptuel établit trois axes principaux pour l'organisation des routes et des voies ferrées : le premier corridor (*Western Economic Corridor*) de Lantau à l'ouest des NTN est appelé à « *devenir une porte régionale et internationale sans précédent vers Hong Kong* ». Il est « *bien situé pour accompagner de nombreuses opportunités économiques émergeant de la zone de libre-échange du Guangdong et des projets "Belt and Road"* »²²⁷ (HK2030+, 2016b, p. 19-20). Le deuxième corridor (*Eastern Knowledge and*

²²⁵ Nommé d'après la Reine Victoria qui a régné sur l'Empire britannique de 1837 à 1901 et notamment reine durant les guerres de l'opium.

²²⁶ « *SGR city* » pour « *Smart, Green and Resilient city* » est une approche urbanistique développée par l'agence Arup et adoptée par le bureau du développement pour le projet Hong Kong 2030+ (HK2030+, 2016a). Cette ambition pour « *l'aire stratégique de croissance* » NTN se traduit par exemple par une volonté de favoriser les modes de transport doux mais assume la destruction de « *paysages ruraux caractéristiques* » par l'opportunité « *d'améliorer des friches industrielles dégradées* » (HK2030+, 2016c, p. 75).

²²⁷ Les projets « *Belt and Road* » désignent l'ensemble des routes commerciales et géopolitiques que la Chine développe ou redéveloppe avec le reste du monde, aussi appelées « Les Nouvelles Routes de Soie », autant maritimes que terrestres.

Technology Corridor) relie plusieurs sites universitaires et divers centres de recherche et de développement entre les NTN et Kowloon. Le troisième corridor ceinture les deux premiers (*Northern Economic Belt*) en suivant la frontière avec Shenzhen ; il offre une épine dorsale au développement planifié des activités de logistique, relie les points de passage vers Shenzhen entre eux et soutient l'urbanisation des zones résidentielles et des futures zones d'emplois.

Le cadre spatial conceptuel, complété par ailleurs par deux documents sur les « *concepts préliminaires de développement* » pour les deux zones majeures de développement prévues (NTN et ELM), montre que la recomposition des dynamiques politiques dans le Delta est complètement transposée dans le réaménagement de l'espace appelé par le projet Hong Kong 2030+. L'extension urbaine planifiée pour accompagner la croissance économique déplace les polarités de la péninsule vers l'ouest et sont structurées par deux des trois axes principaux qui relient les trois CBD et les « *aires de croissance stratégique* » à sa façade ouest sur le Delta partagé avec la province chinoise du Guangdong et Macao.

La croissance est l'enjeu central de la planification urbaine et du projet de ville de Hong Kong. Le plan « *pour une vision et une stratégie de planification au-delà de 2030* » vise à accorder une ambition de croissance avec des ressources plus visiblement limitées et finies à Hong Kong qu'ailleurs. Hong Kong est l'une des villes les plus densément peuplées de la planète et abrite 7 451 000 habitants. La densité résidentielle moyenne²²⁸ est d'environ 6 890 habitants/km² mais en réalité si le territoire est grand, 1 111 km², il n'est urbanisé et habité que sur 24,9% de sa superficie²²⁹ du fait d'un important relief et de collines abruptes. La densité peut donc être réévaluée à près de 27 000 habitants/km² répartis sur les 277 km² réellement urbanisés. L'espace est une des ressources les plus sous pression et devient de ce fait une condition contraignante pour la croissance économique. Le gouvernement de Hong Kong produit donc au travers de son projet de ville une étude économique, sociale et spatiale afin d'être en mesure d'anticiper la raréfaction des terres constructibles à un coût écologique et surtout financier modéré. Comme pour de nombreux projets de ville, la croissance n'est pas remise en question

²²⁸ Hong Kong (2018b), « *Population* », *latest statistics*, Census And Statistic Department, url : <https://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/so20.jsp> ; « *Hong Kong in Figures* », *latest figures, Population density by area*, url : <https://www.censtatd.gov.hk/hkstat/hkif/index.jsp> (consulté le 6 août 2019).

²²⁹ Hong Kong (2018a), « *Land Utilization in Hong Kong 2018* », Planning Department, url : https://www.pland.gov.hk/pland_en/info_serv/statistic/landu.html (consulté le 6 août 2019).

dans son principe et les projets cherchent essentiellement à trouver les moyens pour celle-ci. À Hong Kong cela se traduit par une attention particulière à la réserve foncière et l'urgence se lit très directement dans les documents de projet (« *des terrains constructibles additionnels doivent être identifiés pour remédier à la pénurie* » (HK2030+, 2016c, p. 16)) et la croissance urbaine, contrainte spatialement, est l'occasion pour Hong Kong 2030+ de promouvoir une approche « *innovante* » de l'urbanisme et une certaine exceptionnalité bienvenue dans un monde de villes internationales en compétition :

« L'innovation et la technologie devraient être les principaux moteurs de l'économie mondiale dans les années à venir. À ce titre, nous continuerons de promouvoir le développement de l'innovation et de la technologie afin de créer une nouvelle dynamique de croissance économique et de stimuler les innovations urbaines. » (HK2030+, 2016c, p. 41).

Avec le projet de ville Hong Kong 2030+, Hong Kong planifie sa croissance économique en vue de jouer un rôle charnière avec sa région sur les plans sociaux, économiques et stratégiques (HK2030+, 2016c, p. 4). Elle compte sur le dynamisme de la région et de l'Asie du Sud-Est pour sa croissance économique arguant de l'atout économique des « *régions de villes géantes* » (*megacities regions*) et redessine son territoire pour ancrer ses futurs nouveaux centres et nouveaux quartiers dans l'infrastructure de la région du Delta de la Rivière des Perles et selon la vision politique et territoriale chinoise.

7.3. Nairobi 2030

Une capitale au centre d'une stratégie nationale

7.3.1. Faire l'archéologie d'un projet de ville

L'approche du projet Nairobi 2030 a d'abord requis un long travail d'acculturation dans le contexte historique et politique local. Le recours à la frise chronologique a été essentiel pour comprendre la généalogie du projet pendant une crise politique et civile. Ce contexte a défini un accès aux données très tortueux : les institutions ont été plusieurs fois remises en cause, transformées ou renommées, et leurs archives en ligne ont été enfouies, voire supprimées. Notre avantage a été de savoir exploiter les ressources indirectes des contenus officiels en ligne et nous avons enrichi notre recherche en parcourant de nombreux forums et blogs d'information et de discussion sur lesquels des Kenyans et plus largement des habitants de l'Afrique anglophone débattent de l'actualité de leurs pays, et des transformations des paysages urbains et ruraux²³⁰.

Grâce à un travail « d'archéologie » nous avons collecté une majorité des documents publiés depuis quinze ans portant sur des études réalisées et des projets conçus pour la ville de Nairobi. Le dernier en date, Nairobi 2030, a été publié en 2012. Nous avons été aidée par les gestionnaires du projet Kenya Vision 2030 pour accéder à des documents uniquement disponibles en papier que nous avons eu le plaisir de recevoir par courrier sur une simple demande, mais certains sont restés introuvables.

7.3.2. Un contexte politique perturbé, socle de transformations structurelles

Le projet Nairobi 2030 est un *masterplan* pour le comté urbain de Nairobi au Kenya à l'horizon 2030. Le projet stratégique de développement de la ville de Nairobi a connu de nombreux revirements depuis 2008 et nous étudions ici le dernier projet en date, le « projet de plan directeur de développement urbain intégré de la ville de Nairobi en République du Kenya » qui est le plus en phase avec les décisions politiques actuelles du Kenya. Celui-ci est appelé Nairobi 2030 pour plus de lisibilité et pour reprendre un des éléments du rapport final (« *Nairobi 2030* :

²³⁰ Dans ce registre on note la popularité du forum de discussion « *skyscrapercity.com* » dédié à l'architecture et à l'urbanisme et qui rassemble des internautes du monde entier pour discuter de nombreux projets, souvent des projets spectaculaires par leur taille, leur mise en oeuvre ou encore leur coût.

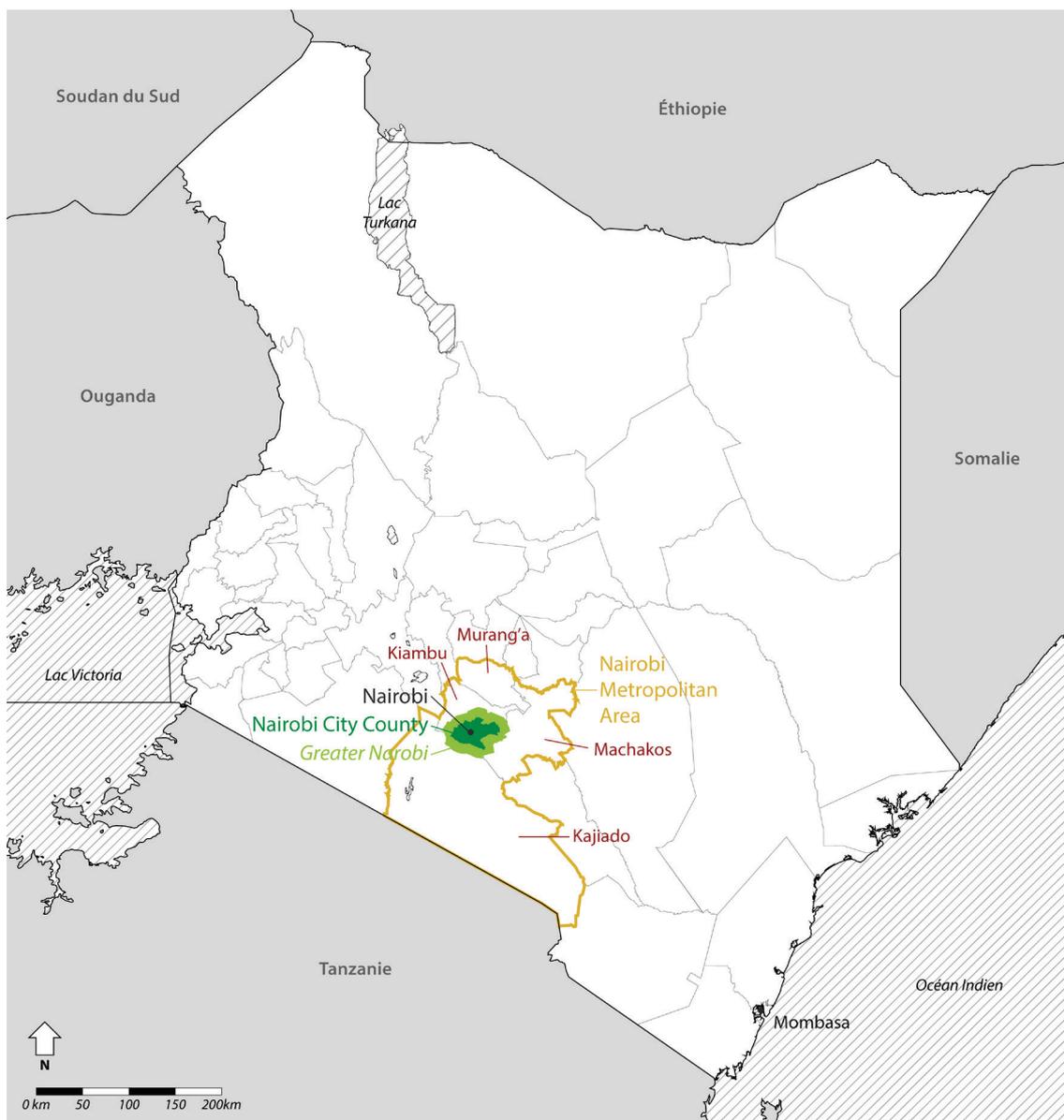


Figure 60 - Nairobi 2030 : Carte de situation du Kenya, des comtés et de Nairobi dans ses différentes échelles de gouvernance.

An Iconic and Globally-attractive City Aimed at Regional Integration and Sustainability » (Nairobi 2030, 2014a, p. 5)). Il anticipe une forte croissance démographique et planifie l'urbanisation afin d'offrir des espaces à la croissance de l'activité économique. Nairobi est l'atout majeur du Kenya et a fait l'objet de nombreux plans au fil des transformations politiques du pays depuis 2002.

Le Kenya est une ancienne colonie britannique qui a obtenu son indépendance en 1963. S'en sont suivis 30 ans d'un régime politique répressif et despotique puis une lente ouverture démocratique qui débute dans les années 1980 quand l'opposition politique commence à être représentée. L'ouverture démocratique est couronnée par une première alternance en 2002 ;

elle ne signe cependant pas le début de la stabilité. De fait, la période 2007-2010 est le théâtre de profonds désordres politiques et civils. Après l'émergence d'une représentation à plusieurs partis puis d'élections en voie de démocratisation²³¹ avec la victoire de Mwai Kibaki en 2002 (Gainer, 2015, p. 2), de graves violences intercommunautaires éclatent en 2007 lors des élections et durent plusieurs mois : la victoire annoncée du président sortant Mwai Kibaki par une courte avance de voix est contestée par l'opposant Raila Odinga. La crise est résolue au terme de négociations aboutissant à la formation d'un gouvernement de coalition dont Mwai Kibaki est le président et Raila Odinga le Premier ministre. Ce gouvernement marque l'évolution de l'appareil d'État et la stabilisation d'un climat politique apaisé grâce à l'installation de représentants légitimes et légitimés ; une stabilité qui se traduit substantiellement par une réforme de la constitution en 2010.

À partir de 2007, le gouvernement de coalition poursuit des travaux entamés par le précédent gouvernement et travaille à la transformation structurelle des pouvoirs pour remédier plus durablement aux désordres politiques et intercommunautaires. Il élabore une constitution en 2010 complétée par une loi d'aménagement du territoire et une loi sur l'administration des comtés en 2012. En 2013, la réforme territoriale met fin à la division du pays en sept provinces et au statut particulier de Nairobi²³² en redessinant le territoire en 47 comtés (Figure 60). La réforme administrative circonscrit les pouvoirs de l'État à l'échelle nationale et déconcentre les pouvoirs exécutifs et législatifs locaux vers les comtés. Ceux-ci gagnent en autonomie politique, leur gouverneur n'étant plus nommé par le président, mais élu. La ville de Nairobi n'est donc plus directement entre les mains de l'État et bénéficie d'un gouvernement local même si le développement de la région métropolitaine de Nairobi, qui inclut d'autres comtés, reste placée sous la coordination du Département du développement urbain et métropolitain (DUMD) au sein du ministère des Transports, de l'Information de l'habitant et du Développement urbain. Il a pour « *mandat de formuler, coordonner et administrer la politique relative à la région métropolitaine de Nairobi, y compris une stratégie intégrée de croissance et de développement des zones métropolitaines* »²³³.

²³¹ MARIN Cécile (1 octobre 2015), « Chaotique marche vers la démocratie en Afrique », Infographie, *Le Monde Diplomatique [en ligne]*.

²³² Ville administrée par un ministère dédié et donc sous le contrôle du pouvoir présidentiel.

²³³ « *Urban and Metropolitan Department* », url : <http://www.housingandurban.go.ke/urban-and-metropolitan-department/> (consulté le 1^{er} septembre 2019).

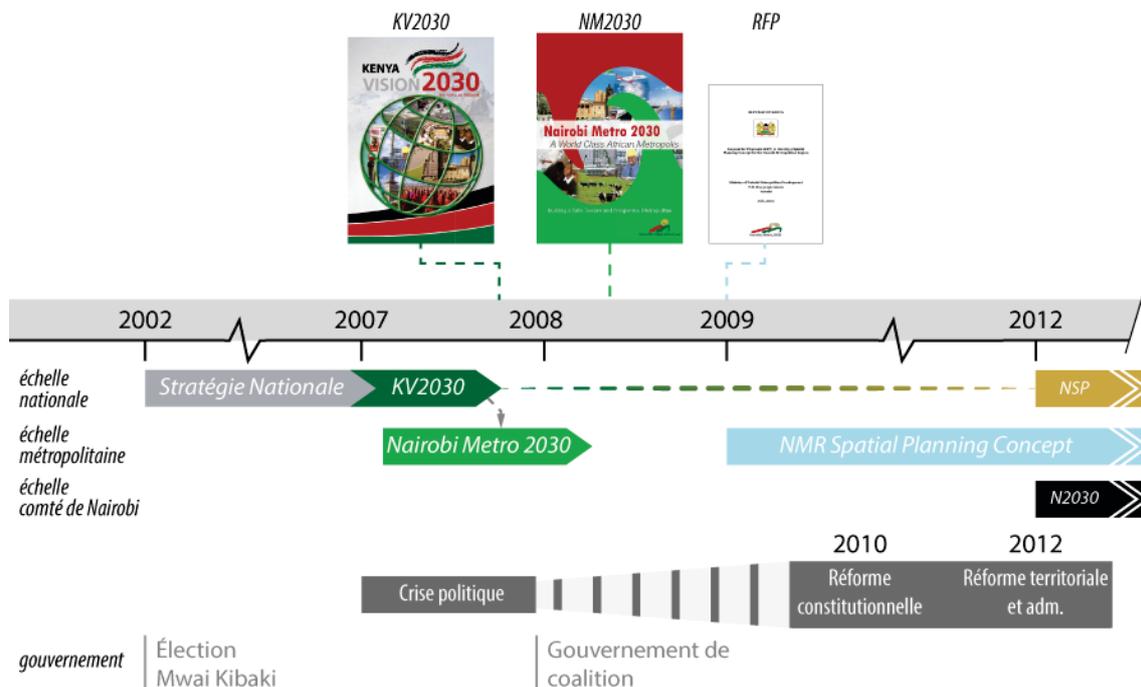


Figure 61 - Frise chronologique des documents de planification à Nairobi et au Kenya. Partie 1/2.

7.3.3. De Kenya Vision 2030 à Nairobi 2030

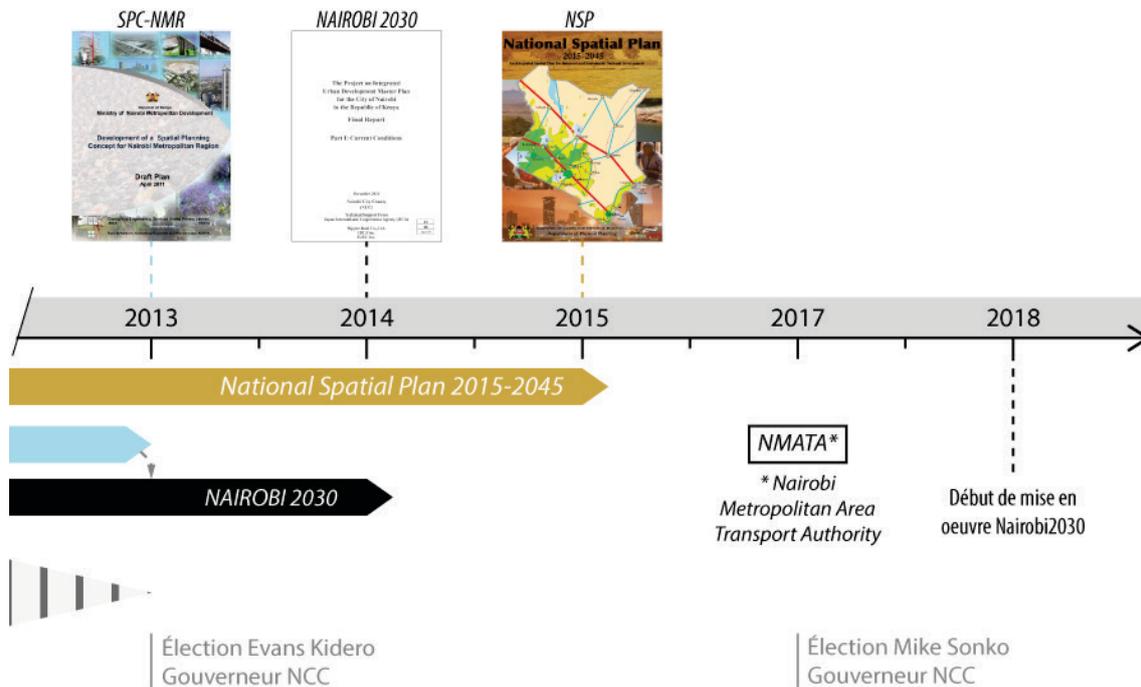
Dès 2005, le gouvernement kenyan, entreprend l'élaboration d'une stratégie nationale pour « transformer le Kenya en un pays à revenu intermédiaire avec une haute qualité de vie d'ici 2030 » (Gainer, 2015). Pour cela, le gouvernement lance un programme spécifique :

« Un processus hautement participatif, consultatif et inclusif des parties prenantes (experts internationaux et locaux, Kenyans ordinaires et parties prenantes de toutes les régions du pays) [dont] le contenu [...] a de nouveau fait l'objet de consultations ouvertes dans toutes les provinces du Kenya avant que le document soit finalisé. » (Kenya, 2007a, p. vii)

Le gouvernement s'appuie par ailleurs sur la dynamique enclenchée par ses précédentes réformes :

« La mise en œuvre réussie de la stratégie de relance économique pour la création de richesses et d'emplois (ERC), [...] a remis l'économie du pays sur la voie d'une croissance rapide depuis 2002, lorsque le PIB a connu une faible hausse de 0,6% pour atteindre progressivement 6,1% en 2006. » (Kenya, 2007b, p. 1)

Ces initiatives portées par le président Mwai Kibaki avant la crise politique de 2007 posent les bases de ce qui deviendra le document cadre *Kenya Vision 2030* sous le gouvernement de coalition (Figure 61).



Frise chronologique des documents de planification à Nairobi et au Kenya. Partie 2/2.

Kenya Vision 2030 est une stratégie de planification à l'échelle nationale élaborée entre 2002 et 2007 qui définit « la réponse nationale aux cinq problèmes de développement » identifiés par le gouvernement. Initiée par le gouvernement Kibaki, elle est finalisée par le gouvernement de coalition et le document final est distribué en version papier pour sa version complète par un bureau dédié à Nairobi²³⁴, et la version abrégée *Kenya Vision 2030 : the popular version* est diffusée sur les sites institutionnels en ligne. La publication de *Kenya Vision 2030* initie la conception de nombreux *masterplans* stratégiques à l'échelle de Nairobi et de sa région métropolitaine. En 2008 le ministère du Développement métropolitain de Nairobi (MoNMR) édite la « déclaration stratégique » *Nairobi Metro 2030* en tant que projet « encapsulé dans *Kenya Vision 2030* et le Programme politique du gouvernement de la Grande Coalition [Grand Coalition Government Policy Agenda] » (Nairobi 2030, 2008, p. v-vi). Si *Kenya Vision 2030* reflète une stratégie nationale, *Nairobi Metro 2030* positionne dans ce contexte la région métropolitaine de Nairobi (*Nairobi Metropolitan Region*, NMR) comme une région stratégique pour optimiser les efforts nationaux et favoriser les liens économiques et structurels entre la NMR et le reste du Kenya.

²³⁴ Nous avons pu entrer en contact avec le bureau *Kenya Vision 2030* qui nous transmis un exemplaire de *Kenya Vision 2030* complet par la poste en juin 2019.

Après la conception et la publication de ces deux documents cadres des échelles nationale et métropolitaine en 2007 et 2008, un appel d'offres (*request for proposal*) est édité en juillet 2009 pour « *développer un concept de planification spatiale pour la région métropolitaine de Nairobi (Spatial Concept Plan for Nairobi Metropolitan Region, SPC-NMR)* » (Nairobi 2030, 2009) ; il fait appel aux compétences des entreprises privées pour articuler les documents déjà produits par le MoNMR (*Nairobi Metro 2030*) et le gouvernement kenyan (*Kenya Vision 2030*) afin d'en produire une interprétation opérationnelle – technique et spatiale – pour la métropole. Le projet doit inclure les « *caractéristiques uniques des 15 autorités²³⁵ tout en maintenant leur indépendance* » (Nairobi 2030, 2009, p. 35-36). Nous sommes alors avant la réforme constitutionnelle et territoriale (voir frise chronologique Figure 61 p.280). Choisie en avril 2010 à l'issue de la compétition²³⁶, l'équipe lauréate associe deux entreprises d'ingénierie (Consulting Engineering Services, Inde et Runji and Partners Consulting Engineers, Kenya) elle débute l'étude pour le compte du MoNMR en septembre 2010 et publie en 2013 son rapport final pour « *un concept de planification spatiale pour la NMR* » (*Spatial Concept Plan for Nairobi Metropolitan Region*) (Nairobi 2030, 2014a, p. foreword). Ce document reste aujourd'hui confidentiel et n'est plus consultable ; nous n'avons retrouvé la trace de cet événement et de ce projet qu'au travers du travail réalisé par le *Nairobi Regional Project* à l'Université de Colombia²³⁷. Le projet SPC-NMR n'est plus mentionné sur les divers sites officiels mais il n'a pas été enterré et s'est en réalité trouvé à une charnière des transformations structurelles et territoriales du Kenya remettant en cause son échelle et sa gouvernance.

Après 2012, Nairobi n'est plus sous la tutelle directe du gouvernement national ; le MoNMR disparaît avec l'échelle de gestion dont il avait la charge ainsi que le projet SPC-NMR. La nouvelle échelle administrative et politique devient le comté de Nairobi pour le compte duquel le

²³⁵ « *La région métropolitaine de Nairobi comprend la ville de Nairobi (684 km²) et 14 localités voisines : Kiambu, Olkejuado, Thika, Masak, Ruiru, Thika, Kiambu, Mavoko, Machakos, Limuru, Kikuyu, Karuri, Kajjido, Kangund, l'ensemble couvrant environ 32 000 km².* » (Nairobi 2030, 2009, p. 36)

²³⁶ Elle a été annoncée le 8 octobre 2010 à Nairobi dans le cadre du congrès de l'*International Society of City and Regional Planning* (Nairobi 2030, 2010). Le projet retenu n'a été présenté qu'aux seuls participants présents au congrès.

²³⁷ Par le Centre pour le développement urbain durable (CSUD) de l'*Earth Institute*. Le CSUD est « l'un des huit centres d'excellence (CoE) mondiaux sur les transports urbains de demain créés par les Fondations Volvo pour la recherche et l'éducation », <http://csud.ei.columbia.edu/projects/nairobi-regional-project/>. Ce projet de recherche avait également répondu à l'appel à projet du MoNMR ; il avait diffusé au moyen d'un blog les principaux éléments de cette consultation et le détail des équipes participantes ainsi que les conditions de présentation du lauréat lors d'un événement fermé.

gouvernement Kenyan contractualise en juillet 2012 avec l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) pour formuler « *Le projet de plan directeur de développement urbain intégré de la ville de Nairobi en République du Kenya* » (Nairobi 2030, 2014c, p. Appendix 1.2). Ce projet porte l'acronyme NIUPLAN (Nairobi 2030, 2014a, p. 1.2) mais est aussi appelé Nairobi 2030 dans le rapport final qui porte le titre : « *Nairobi 2030 : Une ville emblématique et mondialement attrayante visant l'intégration régionale et la durabilité* » (Nairobi 2030, 2014a, p. 5) ; nous privilégions donc l'appellation Nairobi 2030 pour une meilleure lisibilité.

Au même moment, à l'échelle nationale, le Département de planification physique (*Department of Physical Planning*) au sein du ministère éponyme, élabore entre 2012 et 2015 le *Plan spatial national 2015-2045 (National Spatial Plan, NSP)* en réponse à un objectif clé de *Kenya Vision 2030* qui définit la publication d'un « *plan national* » comme « *un projet phare et un pilier de la transformation socioéconomique du pays* » (Kenya, 2016, p. v). Le NSP est une projection spatiale de la stratégie nationale pour le développement du territoire Kenyan sur 30 ans et traduit les ambitions de *Kenya Vision 2030* à l'heure de la séparation des pouvoirs de l'État et des comtés. En document organisateur il édicte et coordonne les politiques générales qui devront être appliquées localement. De plus, les projets phares programmés dans la *Vision 2030* se voient spatialement et administrativement précisés et attribués aux nouvelles autorités politiques et administratives locales des comtés.

Les transformations profondes des structures politiques rendent le paysage des plans et des projets de planification du Kenya difficiles à distinguer et à ordonner. Certains documents se superposent encore aujourd'hui et s'additionnent quand ils devraient plutôt s'imbriquer selon les rapports hiérarchiques liés à leurs emprises spatiales et à leurs tutelles gouvernementales plus ou moins locales. Ainsi le *Plan spatial national (NSP)* a été publié après Nairobi 2030 alors même qu'il est un des documents de traduction opérationnelle du document stratégique *Kenya Vision 2030* et qu'il « *constitue la base sur laquelle les plans de niveau inférieur dans le pays doivent être préparés ce qui inclut les plans régionaux, les plans d'aménagement du territoire du comté, les plans locaux de développement physique et les plans urbains* » (Kenya, 2016, p. ix). Par ailleurs comme le précise Nairobi 2030, le SPC-NMR (*Concept de planification spatiale pour la métropole de Nairobi*) élaboré entre 2009 et 2013 est « *toujours valide* » même si les structures gouvernementales ont changé, par conséquent Nairobi 2030 doit s'accorder à celui-ci (Nairobi 2030, 2014a, p. 3.46).

Pour résumer, *Kenya Vision 2030* reste un acquis fondamental qui coiffe les décisions gouvernementales dans tous les domaines. D'un autre côté, les changements de granulométrie territoriale provoquent une période de transition où l'on tente de s'accommoder de ce flou. C'est ainsi que Nairobi City County (NCC) ne s'inscrit plus dans une aire métropolitaine aussi grande pour sa planification urbaine mais reprend du SPC-NMR les choix et les stratégies qui répondent aux enjeux d'une échelle plus réduite et actuellement pertinente pour la ville, celle du Grand Nairobi (*Greater Nairobi*)²³⁸. Enfin, le NSP, élaboré simultanément, a intégré les conclusions de Nairobi 2030 pour conserver une cohérence générale mais il devient en réalité le document référence du développement territorial des comtés ruraux et éloignés de la capitale – lesquels doivent à leur tour édicter leur projet de comté. Si certains documents ou structures de gouvernance ont été remis en cause et ont disparu suite aux réformes, remplacés par d'autres, *Kenya Vision 2030*, fruit de la coalition politique post-2008 reste le document et stratégique qui irrigue toutes les décisions de planification et les projets entrepris encore aujourd'hui, comme en témoigne le projet de ville *ex nihilo* Konza Technopolis (lire pp. 235 et suiv.).

7.3.4. La construction d'une stratégie nationale et spatiale autour d'une capitale forte

L'objectif central de *Kenya Vision 2030* et des autres documents de planification qui lui ont succédé est de transformer le Kenya en « *un pays à revenu intermédiaire capable de donner accès à une haute qualité de vie à tous les citoyens et de sortir de la pauvreté pour tendre vers une prospérité partagée et l'équité* » (Kenya, 2007b, p. 1). La concrétisation de ces ambitions est subordonnée à l'industrialisation du pays et à une croissance économique soutenue, garantie par une recherche de compétitivité et d'efficacité capable d'attirer des investissements locaux et internationaux (Kenya, 2007b, p. 1). *Kenya Vision 2030* donne donc des ambitions économiques au pays afin de remplir des objectifs sociaux qui sont soutenus par des évolutions politiques qui affirment le principe démocratique et l'État de droit ; ce sont les trois piliers sur lesquels repose la « *Vision* »²³⁹.

²³⁸ Le *Greater Nairobi* correspond aux districts dans couronne d'une épaisseur d'environ 20km autour du comté de Nairobi (voir Figure 60, p. 278).

²³⁹ Atteindre 10% par an à partir de 2012 ; Construction d'une société « *juste et cohésive avec une équité sociale dans un environnement propre et sans danger* » ; Consolidation d'un système démocratique fondé sur un état de droit qui protège les droits et les libertés de tout Kenyan.

La croissance économique qui conditionne l'amélioration sociale est corrélée à l'urbanisation (Kenya, 2007a, p. 118), c'est pourquoi l'urbanisation est vue dans ces documents planificateurs comme un facteur de transformation positive de la structure sociale du pays. Cependant, conscient des risques d'une urbanisation non maîtrisée, le Kenya la planifie pour accompagner la croissance et la transformation économique du pays vers une économie « urbaine » (*urban-based economy*) qui permettrait de « *baisser la pression sur les terres agricoles en créant des emplois non agricoles* » (Kenya, 2007a, p. 118). La position adoptée consiste notamment à concevoir le développement planifié de « *six aires métropolitaines* », la rédaction d'une stratégie spatiale nationale (Kenya, 2016) et l'incitation – par les infrastructures, la réglementation et le financement – à la construction et au développement en milieu urbain. La planification spatiale passe aussi par la programmation de zones économiques spéciales et des zones industrielles pour petites et moyennes entreprises (Kenya, 2007a, p. 64-65). Plus précisément, le projet *Kenya Vision 2030*, outre les ambitions sociales et politiques dont il est le vecteur, prévoit huit grands projets territoriaux clés pour accompagner les évolutions sociales et politiques du pays ; ceux-ci s'inscrivent dans trois domaines de compétences et de planification. Ces domaines identifiés traduisent la manière dont l'ambition de développement économique et la recherche de croissance de la « *Vision* » transforment le territoire. Chaque « *projet phare* » doit permettre de « *franchir le pas vers, et générer une croissance largement partagée et rapide* » (Tableau 13).

	Domaines de compétences		
	Transports	Zones économiques spéciales / développement urbain	Renouvellement urbain
Grands projets territoriaux clés	<i>Thika Highway Upgrading</i>	<i>Special Economic Cluster (SEC) (Tatu City Development)</i>	<i>Nairobi Metropolitan Services Improvement Project (NaMSIP)</i>
	<i>Sustran East Africa</i>	<i>Industrial Parks (Konza City Technology Park)</i>	<i>Kenya Slum Upgrading Program (KENSUP)</i>
	<i>Kenya Railway Expansion</i>	<i>3 Resort Cities</i>	
	<i>Nairobi Metropolitan Region (NMR) Traffic Decongestion Program</i>		

Tableau 13 - Nairobi 2030 : Synthèse des projets clés de Kenya Vision 2030 (Kenya, 2007b).

Les projets liés aux transports structurent le territoire national autour de grands axes et encouragent le développement du commerce et des exportations. Ils soutiennent également la

volonté de renforcer la place des infrastructures de Nairobi et de la ville comme autant de « portes » sur l’Afrique de l’Est (Nairobi 2030, 2014b, p. 6.16). Le développement urbain stimulé par des projets de zones économiques spéciales et de nouvelles villes dédiées au tourisme sur la côte océanique accompagne la construction d’une image de modernité qui s’incarne dans l’imaginaire de la ville globale à laquelle Nairobi aspire (Kenya, 2007a, p. 124). Enfin, l’accomplissement urbain de la *Vision 2030* pour le Kenya passe par l’éradication des bidonvilles qui peuplent notamment le comté de Nairobi.

7.3.5. Des échelles territoriales et planificatrices imbriquées

La succession et la densité des projets de planification pour la ville de Nairobi, sa métropole ou sa région, reflètent en partie les enjeux que représente la ville. Capitale et principale ville du Kenya, Nairobi est l’atout sur lequel le Kenya peut compter pour promouvoir son influence en Afrique de l’Est et vers l’Asie. Avant la réforme territoriale nationale, en tant que province spéciale elle est directement sous la tutelle de différents ministères nationaux. En 2009 la ville est administrée par le ministère de la Région métropolitaine de Nairobi (MoNMR), créé par la Grande Coalition, « avec pour mission de faire de la région métropolitaine de Nairobi une métropole de classe mondiale » (Nairobi 2030, 2009, p. 35). Après 2012, le MoNMR disparaît pour laisser place au Nairobi City County (NCC) dont le statut est celui d’un comté entièrement urbain²⁴⁰. Nairobi s’inscrit aujourd’hui successivement dans trois échelles de gestion territoriale : d’abord son statut municipal qui se confond administrativement et spatialement avec le comté de Nairobi. Ensuite, la ville est également et toujours au cœur de sa Région métropolitaine (NMR) dans laquelle s’administrent les transports en commun sous une autorité des transports spécifique²⁴¹. Enfin, elle possède une stature nationale en tant que capitale et première ville du pays.

Nairobi évolue donc entre ces situations géographique, politique et stratégique imbriquées qui lui confèrent des ambitions nationales voire internationales tout en bénéficiant d’une certaine autonomie politique et administrative. Ces différentes aires d’influences se reflètent de manière inégale dans Nairobi 2030 qui fait la part belle à ses aspirations internationales incarnées dans les fonctions auxquelles elle prétend, mais aussi à son rôle de métropole aspirant à une

²⁴⁰ Contrairement aux autres comtés qui possèdent aussi des aires rurales.

²⁴¹ *Nairobi Metropolitan Area Transport Authority Act* du 17 octobre 2017.

reconnaissance régionale par le réseau de transport et de pôles urbains qu'elle tisse. La définition fine de son projet municipal et urbain reste monopolisée par les ambitions mondialisées.

Le projet Nairobi 2030 se présente d'abord comme un *masterplan* reprenant les méthodes de la planification de l'urbanisme rationnel notamment mises en œuvre en Europe au milieu du XX^e siècle avant la remise en cause de leur « rigidité » et de leur idéologie de « l'ordre » (Pinson, 2009, p. 157-158). La stratégie poursuit deux objectifs majeurs : répondre aux problématiques immédiates auxquelles Nairobi et le Kenya sont confrontés, mais aussi Nairobi 2030 rappelle son intention, en tant que projet de développement stratégique, de s'inscrire comme « *le centre de la région Est Africaine* » (Nairobi 2030, 2014b, p. 6.9).

Le rapport officiel Nairobi 2030 est composé de deux parties divisées en douze chapitres, et d'un volume d'annexes. Le premier volume rappelle les objectifs généraux du *masterplan*, l'organisation des équipes de conception, et décrit dans le détail les analyses du contexte. Il dresse un état des lieux des conditions existantes en quatre chapitres et inclut l'identification des « *contraintes* » et des « *enjeux de planification* » du projet dans le chapitre 5. Ce chapitre fait la transition entre ce qui est donné comme factuel (taux de pauvreté, état des routes ou données économiques) et ce qui est apporté comme réponse à des problèmes préalablement identifiés. Les contraintes listées sont mises en regard de solutions et deviennent des « *enjeux de planification* » : par exemple « *l'étalement urbain et l'expansion d'une urbanisation non maîtrisée* » devient l'enjeu « *mettre à jour le masterplan et renforcer les mécanismes opérationnels* » (Nairobi 2030, 2014a, p. 5.2). Après l'annonce des enjeux, le deuxième volume présente les scénarios envisagés et les stratégies finalement adoptées. Cinq chapitres présentent les cadres qui guident l'action (les prévisions et scénarios de croissance) puis les solutions adoptées pour chacun des grands secteurs de la gestion urbaine : usage des sols et structure urbaine ; transports ; infrastructures ; gouvernance et « *problématiques transversales* » ; social et environnemental. Chaque chapitre présente des prévisions calculées selon différents scénarios d'évolution qui sont alors discutés en regard des ambitions générales de Nairobi 2030 afin de sélectionner le plus cohérent. Puis les stratégies pour faire advenir le scénario choisi sont décrites et détaillées en programmes prioritaires et politiques générales. Enfin le onzième chapitre résume les programmes prioritaires de chaque secteur et met en avant ceux de « *haute-priorité* ». En guise de conclusion le *masterplan* rappelle que les ambitions de

Nairobi 2030 dépassent celles d'un *masterplan* purement rationaliste : le projet de ville englobe une vision stratégique et échelonnée du développement dont les programmes prioritaires sont les « *fondations* » qui doivent être développées de manière sectorielle (Nairobi 2030, 2014b, p. 12.1).

7.3.6. Un projet de ville de « rang mondial »

Dans *Kenya Vision 2030*, Nairobi, plus grande ville du Kenya qui représente à elle seule près de la moitié du PIB national, est appelée à devenir une « *capitale connectée par des réseaux de routes, de voies ferrées, de ports, d'aéroports, de routes fluviales et de télécommunications* » (Kenya, 2007a, p. 1). Le projet Nairobi 2030 intègre au projet de ville les ambitions énoncées pour le pays dans la vision nationale et fait siens les objectifs propre à la ville capitale :

« La Vision 2030, qui présente la stratégie nationale de développement à long terme du Kenya, vise à faire de ce pays un pays à revenu intermédiaire d'ici 2030 et constitue la ligne de base des cadres économique, social et politique. [...] La ville de Nairobi joue un rôle important non seulement comme centre politique mais aussi comme modèle de développement économique et social. [...] L'objectif du projet [Nairobi 2030] est d'examiner et de développer des concepts de développement urbain durable et d'amélioration des conditions de vie sur la base du plan de développement urbain intégré de la ville de Nairobi. » (Nairobi 2030, 2014a, p. 1.1)

L'ambition principale de Nairobi 2030 est de faire advenir la capitale Kenyane comme le pôle de la région de l'Afrique de l'Est et concentre une grande partie de son action à transformer Nairobi en une ville de « *rang mondial* » qui veut par conséquent afficher les qualités attribuées aux villes globales mondiales : attractivité, durabilité, compétitivité, accueil, renommée. Au cœur des intérêt kenyans, Nairobi projette son futur dans une échelle et une influence régionale et mondiale et le projet Nairobi 2030 est le moyen par lequel le comté se dote des moyens, des outils et des stratégies nécessaires à la transformation de son territoire pour l'enrichir des caractéristiques et des qualités des métropoles internationales.

Ces qualités sont aujourd'hui concentrées et appelées à être développées majoritairement dans son centre-ville d'affaires (*central business district*, CBD), qui est le quartier actuellement le plus proche des standards des grandes villes auxquelles la ville veut s'identifier sur la scène mondiale, comme le quartier Docklands à Londres, La Défense à Paris ou West Shinjuku à Tokyo (Kenya, 2007a, p. 6.34). Il est donc au cœur des transformations spatiales projetées et c'est autour de lui que le développement et la transformation des centres secondaires s'organisent.

d'équilibrer l'actuelle répartition urbaine caractérisée comme un « *centre unique* » provoquant des difficultés de circulation et une concentration d'activités en un seul point. En effet, la schématisation de la structure urbaine de Nairobi correspond jusque-là à un centre-ville très attractif qui concentre les activités valorisées de la mondialisation et les caractéristiques spatiales et esthétiques des centres d'affaires, centre-ville autour duquel rayonnent les zones résidentielles et les fonctions urbaines complémentaires. Le schéma de planification envisagé pour contrer le développement déséquilibré comprend des centres secondaires, également complétés par des centres mineurs situés entre deux centres plus importants le long de leurs axes de communication. Cette structure doit permettre de créer une hiérarchie articulant une croissance équilibrée en renforçant le rôle et l'importance des centres secondaires et en focalisant le développement urbain le long des corridors de transports et des stations de transports en commun (Figure 63). Le développement stratégique doit « *amener Nairobi à forger une image de centralité nationale et régionale en Afrique de l'Est grâce à la consolidation de son CBD* » (Kenya, 2007a, p. 6.16).

Le projet Nairobi 2030 argumente à la fois sur une limitation de la croissance démographique suivant un scénario de décélération progressive jusqu'en 2030, pour atteindre un rythme de croissance démographique de pays à « *revenu intermédiaire* », mais aussi sur une stratégie de mitigation de la croissance et de l'expansion urbaine concentrique, cette dernière reposant sur la mise en œuvre d'une stratégie spatiale de multiplication et de répartition des centres urbains pouvant suppléer le centre-ville existant, absorber l'arrivée des nouveaux habitants, et valoriser le futur CBD transformé.

La transformation spatiale projetée commence par l'agrandissement et l'amélioration de son CBD pour parfaire l'image d'un centre-ville de « *classe mondiale* » et le rendre plus facilement accessible et traversable par ses usagers en perçant de nouvelles voies de circulations et en aménageant de nouveaux pôles multimodaux pour déconcentrer les flots de voyageurs. Quatre actions prioritaires sont programmées dans le CBD dont le réaménagement de la gare et des modifications incitatives des droits de construction, et cinq autres concernent le développement de centres secondaires (Nairobi 2030, 2014b, p. 11.1). Les pôles secondaires se répartissent avec le CBD des fonctions redondantes, ou complémentaires afin de faire fonctionner cette machine d'attractivité et de soutenir les besoins d'une ville de plus de 5,2 millions d'habitants à l'horizon 2030.

Le choix des centres secondaires prioritaires pour développement et l'investissement repose sur la comparaison de 18 centres secondaires potentiels selon leur localisation, leurs fonctions et leur connectivité au réseaux de transports existants, la priorité étant donnée aux centres bénéficiant déjà d'atouts fonctionnels ou encore géographiques. Chaque quartier identifié comme future centralité est ensuite analysé et un « *concept d'usage des terrain* » est proposé. Les documents de projet détaillent pour chacun un schéma conceptuel de développement et organisent les fonctions qui leur sont attribuées (bureaux, logements, culture et loisirs, espaces verts, zones mixtes, commerces (Nairobi 2030, 2014b, p. 6.38-6.50).

La structure territoriale planifiée de NCC et du Grand Nairobi est donc à la fois tournée vers ce CBD qui concentre la représentation et les fonctions d'une « *ville de rang mondial* » et, par ailleurs, elle est connectée à ses centres secondaires qui complètent l'offre et les ressources résidentielles, commerciales, industrielles, logistiques et culturelles qui l'inscrivent sur la carte régionale de l'Afrique de l'Est.

	Projets « prioritaires »	« Haute priorité »	« Très haute priorité »
Tous domaines confondus	38	20	4
Projets du domaine « Développement urbain »²⁴²	4	3	1

Tableau 14 - Nairobi 2030 : Synthèse des projets prioritaires (Nairobi 2030, 2014b).

Sur l'ensemble des projets listés comme prioritaires dans les différents domaines de la gestion urbaine (38 en tout : développement urbain, transports, infrastructures, environnement, institutions) tous sont à nouveau classés selon leur urgence et rangés au nombre des « *bénéficiaires* » des projets mais, passant outre ce classement, 20 projets sont listés de « *haute priorité* » et, enfin, 4 sont de « *très haute priorité* » (Tableau 14). Le classement des projets prioritaires de Nairobi 2030 met en lumière les besoins identifiés comme majeurs et qui occupent une large place. Il s'agit surtout de projets liés aux transports (routes, autoroutes, voies ferrées et gares) et aux infrastructures et, dans une moindre mesure, à l'environnement. On identifie ici les urgences que Nairobi 2030 doit affronter dans sa course à la mondialisation compte tenu de son contexte actuel. Le projet est en recherche d'une image de ville connectée

²⁴² Concernant les projets de développement urbain, la gare du CBD fait partie des projets de « *très haute priorité* » tandis qu'un centre secondaire et un projet de rénovation, qui se trouvent proches du CBD, sont de « *haute priorité* » (Nairobi 2030, 2014b).

et efficace et tous les projets prioritaires visent à permettre la construction de cette image de la ville de rang mondial tout en prévenant un développement informel délétère pour sa réputation, socialement et stratégiquement.

7.3.7. Un difficile équilibre entre croissance économique et avancées sociales

Le projet Nairobi 2030 investit énormément dans la classe moyenne et dans l'émergence d'une population éduquée pour des métiers qualifiés en priorisant le développement de son CBD et la préservation des zones résidentielles de hauts-revenus (Nairobi 2030, 2014b, p. 6.24), mais aussi en planifiant la régulation de la croissance urbaine informelle et dense à sa proximité par un « *réajustement* » (Nairobi 2030, 2014b, p. 6.25). Le projet de ville organise la répartition des fonctions en concentrant les entreprises de l'économie de la connaissance, du tourisme et du commerce ainsi que les zones industrielles défiscalisées proche du centre d'affaire. Une grande part de l'investissement est affecté au développement des technologies des télécommunications dans ce pays où l'eau et l'électricité sont encore fournis de manière intermittente. Les autres secteurs de l'économie et de la production doivent être « *exclus* » de Nairobi City County (NCC) et planifiés dans les zones rurales et périurbaines :

« *Le secteur de l'agriculture et de l'agroalimentaire est davantage souhaité dans les zones rurales, locales et entièrement suburbaines, et la production de masse ou l'industrie lourde nécessitant une grande surface sont également attendues en dehors des zones urbanisées.* » (Nairobi 2030, 2014b, p. 9.13)

La ville de Nairobi possède par ailleurs de nombreux bidonvilles qui abritent une grande partie de la population et occupent 7,8km² de la ville (soit 1,1% de la superficie de NCC). Cette problématique apparaît bien dans les « *conditions actuelles* » établies dans l'état des lieux mais l'action planifiée pour améliorer les conditions de vie des habitants des bidonvilles (accès aux services publics et à la santé notamment) ne fait pas partie des programmes de haute ou très haute priorité pour Nairobi 2030. Par contre le déploiement rapide de nouvelles réglementations, de procédés et de politiques de gestion d'utilisation des sols fait bien partie des objectifs prioritaires.

Le projet de ville Nairobi 2030 ou « *Projet de plan directeur de développement urbain intégré de la ville de Nairobi* » répond de façon étonnante à l'état des lieux dressé sur près de 200 pages. L'équilibre semble difficile à trouver entre le développement du pays selon la *Vision 2030* – qui veut la création d'un Kenya intégré à l'économie mondiale et affiche une volonté d'accompagner la transformation des bidonvilles – et la planification du développement de la capitale kenyane

en prise avec de profonds déséquilibres économiques et sociaux qui sont aujourd'hui inscrits dans sa structure urbaine.

Publiée depuis maintenant 10 ans, la *Vision 2030* est en partie déjà en œuvre au travers de chantiers d'infrastructures et de chantiers industriels largement financés par des contrats passés avec des entreprises étrangères venant, entre autres, de Chine ou du Japon et qui font craindre à certains chercheurs et journalistes une dérive sinon une continuation des pratiques de corruption qui vont coûter à l'État et rapporter aux membres initiés des plus hauts cercles politiques²⁴³. D'autres craignent une forme de bulle spéculative sur une classe moyenne dont le patrimoine financier ne permettrait pas le bond sociétal entrevu par la *Vision 2030* et relayée dans Nairobi 2030, mais aussi et surtout moins politisée et « trop individualiste » pour servir les intérêts du pays. Moins solide, cette classe moyenne ne permettrait pas une progression assez spectaculaire et rapide vers une société éduquée et intégrée à l'économie internationale que requièrent les marchés d'affaires contemporains²⁴⁴.

Le projet Nairobi 2030 propose une forme de projet de ville singulier dans notre corpus car le Kenya et sa capitale sont aujourd'hui soumis à la fois à une croissance économique portée par quelques marchés d'exportation et une croissance démographique forte mais le tout dans un contexte social accablé par une grande pauvreté, un développement territorial inégal et un vaste marché informel. Nairobi 2030 déploie des réponses pertinentes pour la planification de son territoire en déconcentrant certaines des fonctions urbaines mais reste limité par les objectifs que le projet impose à une capitale subissant encore les conséquences d'un développement urbain et territorial non maîtrisé. Dans ce contexte-là, un projet de ville mobilisant les mêmes outils ou appelant les mêmes ambitions qu'une métropole du Nord ou une mégapole asiatique crée une dissonance entre moyens, objectifs et possibilités, questionnant la circulation et l'adaptation de modèles et d'idéaux de ville à l'international.

²⁴³ COLOMA Tristan (1^{er} avril 2013), « Des avenues kényanes pour la corruption », *Le Monde diplomatique* [en ligne].

²⁴⁴ SERVANT Jean-Christophe (1^{er} août 2010), « Mirage des classes moyennes africaines », *Le Monde diplomatique* [en ligne].

7.4. Bordeaux Métropole 2050

Un exercice prospectif pour imaginer la métropole

7.4.1. Observation et participation : analyser le projet d'un projet de ville

Le projet Bordeaux Métropole 2050 (BM2050) se trouve un peu à part dans notre corpus de cas. C'est un projet de transformation de ville existante circonscrit à un débat prospectif dont une large part est consacrée à la consultation participative sans portée directement opératoire. Le projet a été observé *in situ* en assistant à des conférences grand public organisées par BM2050 et en prenant part à une série de six ateliers participatifs, entre octobre 2018 et mars 2019, qui ont rassemblé des experts de la ville et des personnalités de la société civile avec pour but d'imaginer quatre scénarios à l'horizon 2050 pour la métropole bordelaise. L'étude de cas rend donc compte des conditions, du contexte, des caractéristiques et des modalités du projet BM2050 et en révèle des traits et des propriétés. Il n'est pas question d'ambitions formelles et de décisions de transformation effective de la ville et de la métropole, mais uniquement de discours sur l'élaboration et la discussion d'une image de la ville pour le futur et des modalités de sa fabrication même.

7.4.2. La métropolisation comme horizon territorial en France

Bordeaux Métropole désigne une intercommunalité dont le territoire compte 28 villes réunies sous le régime de la métropole²⁴⁵ afin de mutualiser des services du quotidien et d'administrer des projets de territoire. Depuis la loi MAPTAM²⁴⁶ en 2014 qui précise le rôle des métropoles et les fonctions qu'elles peuvent administrer, le nombre de métropoles en France (statut initialement créé en 2010²⁴⁷) est passé d'une à vingt-deux. La loi NOTRe²⁴⁸ en 2015 vient agrandir l'étendue des pouvoirs des métropoles, notamment en délégation des compétences du département. Cette forme d'intercommunalité veut répondre à une nouvelle lecture des territoires et de leurs évolutions structurelles, ajoutée à la concentration de populations,

²⁴⁵ Un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre.

²⁴⁶ LOI n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dit loi MAPTAM.

²⁴⁷ LOI n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales.

²⁴⁸ LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dit loi NOTRe.

d'emplois et d'activités dans certaines aires urbaines. Ces aires sont lues comme des « nœuds de réseaux » qui constituent des « natures de ville » différentes (Offner, 2018b, p. 5-6). L'échelle métropolitaine serait alors nécessaire pour lire, penser, organiser et agir sur ces espaces « complexes ». La métropolisation et l'administration supralocale des communes est une injonction forte aujourd'hui en France et concerne le territoire national entier.

La métropolisation des plus grandes villes françaises est aussi l'un des jalons de la décentralisation de l'État qui transfère certaines de ses compétences vers les collectivités. Les lois spécifiques aux intercommunalités sont définies dans l'Acte III de la décentralisation. Il défend une réforme qui « vise à renforcer l'efficacité de la puissance publique, qu'elle soit nationale ou locale, et à améliorer la qualité du service public, en s'appuyant sur les collectivités territoriales et en clarifiant l'exercice de leurs compétences²⁴⁹ ». La décentralisation délègue la compétence de planification territoriale aux territoires pour organiser leur futur et laisse aux autorités locales le soin de définir ces devenirs. L'État ne planifie plus les territoires comme une « armature » (Godier *et al.*, 2018), un ensemble interdépendant d'industries et de compétences, mais laisse aux différents échelons de l'échelle territoriale la responsabilité de maîtriser leur développement et leur fonctionnement. Les métropoles sont désignées comme l'échelon territorial le mieux situé pour remédier aux manques de vision à grande échelle pour la planification ; les nouvelles compétences attribuées doivent leur donner les moyens d'agir en ce sens en pensant leurs espaces géographiques en lien, en réseau.

La Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) créée en 1968 a été transformée en métropole en 2015 sous la présidence d'Alain Juppé. D'abord les ambitions de la CUB ont été très orientées sur la question des mobilités périphérie-centre autour de la voiture et des réseaux d'infrastructures. Plus tard dans la dynamique de métropolisation, Bordeaux Métropole hérite d'une structure institutionnelle experte sur la question des réseaux et souhaite étendre son ambition vers la construction d'une offre multimodale (Hirschberger *et al.*, 2018). La métropole exerce ses compétences à l'échelle métropolitaine – 28 communes sur 570 km² – et administre

²⁴⁹ LEBRANCHU Marylise, Projet de loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles - Exposé des motifs (2013).

une mutualisation des services sur ce territoire : des activités qui concernent des « fonctions supports » et des « domaines opérationnels »²⁵⁰ selon les choix des communes.

7.4.3. De Bordeaux 2030 à Bordeaux Métropole 2050

En 2013, lorsqu'Alain Juppé inaugure le « troisième projet urbain de Bordeaux », la ville est pensée en autonomie des communes de la CUB. Il s'agit de faire rayonner Bordeaux, de valoriser son patrimoine et de lancer de grands chantiers de logements et de bureaux pour viser le million d'habitants, en l'occurrence en 2030, un adage déjà formulé avant lui par Jacques Chaban Delmas avec d'autres dates butoirs. Le projet est intitulé « Projet urbain 2030. Vers le Grand Bordeaux : du croissant de lune à la pleine lune » et présente notamment les projets de nouveaux quartiers résidentiels et d'activités planifiés. Représentée comme une île sans continuité avec d'autres (pourtant dûment mentionnées quand « *la métropole* » est évoquée) Bordeaux reste une « *ville ouverte, ville entre terre et eau, Bordeaux ville stable et structurée [...] en pointe aujourd'hui parmi les métropoles françaises* » (Ville de Bordeaux, 2013, p. 13). Elle se représente comme la métropole entière, ou du moins comme sa partie la plus importante et pense son projet urbain comme participant de la construction d'une future métropole : « *le projet urbain porte le principe d'un centre métropolitain* » (2013, p. 31). Ce troisième projet, « *le dernier volume de la trilogie* » (2013, p. 12), arrive après les deux premiers publiés, d'abord en 1996 lors du premier mandat d'Alain Juppé qui lançait alors de grands aménagements de l'espace public et des voiries (les quais notamment) et mettait le tramway sur les rails ; en 2009 le livre-programme « *2030 Vers le Grand Bordeaux : pour une métropole durable* » prenait la suite et annonçait les nouveaux aménagements urbains.

La transition politique vers la métropolisation de 28 communes et l'élaboration d'un projet métropolitain est de taille. En 2013, la CUB n'est pas encore officiellement une métropole dans le nom mais l'est dans les mots quand il s'agit de nommer son territoire. Cependant, dans le

²⁵⁰ « *Fonctions support : finances, commande publique, affaires juridiques, ressources humaines, bâtiments, logistique et moyens généraux, stratégie immobilière et foncière, numérique et systèmes d'information, fonctions transversales ; domaines opérationnels : investissements sur le domaine public, gestion du domaine public, cadre de vie, urbanisme et autorisations d'occupation des sols, animation économique et emploi, déplacements, mobilité, logement, habitat et politique de la ville.* » (Communauté urbaine de Bordeaux, 2014, p. 8)

projet urbain de Bordeaux en 2013, la vision est encore centrée sur le développement de la ville seule :

« La grande aventure qui s'annonce, la vraie révolution, c'est dans les dix années qui arrivent qu'elle va se produire, quand Bordeaux, installée depuis 2000 ans sur une seule rive va enfin utiliser tout son territoire et, de croissant de lune, va, grâce à ses ponts nouveaux, devenir pleine lune. » (Ville de Bordeaux, 2013, p. 12)

Un « projet métropolitain » est quand même esquissé à partir de 2010 et « l'appel à projets innovants 50 000 logements » porté par la CUB alors présidée par Vincent Feltesse a l'espoir de renverser les dynamiques, de Bordeaux vers la métropole en devenir :

« L'ambition des "50 000 logements" est aussi de faire exister la métropole bordelaise ; pour Vincent Feltesse notamment, l'appel à projets est l'occasion d'ériger le territoire métropolitain en échelle de réflexion stratégique, tout en œuvrant à un rééquilibrage des investissements publics, concentrés jusqu'alors, selon lui et la majorité qui le soutient alors, sur la ville-centre. » (Hirschberger *et al.*, 2018)

Une tension se manifeste donc entre les échelles qui coexistent, échelles de temps et d'espaces qui portent chacune des intérêts qu'il s'agirait de concilier. Quatre ans plus tard, le projet de mandature 2014-2020 de l'intercommunalité pour « *devenir une métropole de référence à l'échelle européenne, capable de concilier performance économique et exigence environnementale, rayonnement et proximité, urbanité et Haute Qualité de Vie* » met l'accent sur la nécessaire coopération, l'union des forces, et a pour objectif « d'innover » pour trouver « *nouvelles manières de faire la ville et de mettre en place une nouvelle gouvernance* » (Bordeaux Métropole, 2014).

Enfin, la mission « #BM2050 » est lancée le 27 février 2018 sous la présidence d'Alain Juppé.

7.4.4. Un dispositif apolitique et transparent ?

Le projet BM2050²⁵¹ repose sur une « *structure légère* » dont la cheffe de mission est Michèle Laruë-Charlus, fidèle conseillère et chargée de mission en urbanisme et aménagement d'Alain Juppé depuis 1995 qui a déjà été au pilotage des biennales d'architecture bordelaises Agora et

²⁵¹ Voté à l'unanimité par le conseil de communauté.

a « posé sa patte sur tous les grands projets d'urbanisme de l'ère Juppé »²⁵². Le projet, métropolitain, est « *placé sous l'autorité du président de la métropole* » soit Alain Juppé qui délègue la place d'élus référent à Jacques Mangon maire de Saint-Médard en Jalles, vice-président et en charge de l'urbanisme réglementaire pour Bordeaux Métropole. Alain Juppé, deux fois représenté dans ce trio d'officiels, préside *in fine* le comité de pilotage (BM2050, 2019b, p. 3; 5).

Le projet BM2050 débute le 27 février 2018 et doit durer un an, pour « ne pas interférer avec la campagne des municipales »²⁵³ prévues en mars 2020. Différents événements doivent émailler l'année, ceux-ci émergent avec des éléments de langage de plus en plus précis pour finalement distinguer trois phases : « *éveiller ; informer, contribuer ; débattre, dessiner des scénarii* ». Chaque phase implique des événements particuliers et une participation des publics modulée entre réception passive, discussion et « *propositions* ». Les débats, les rencontres et les événements organisés dans le cadre de BM2050 sont articulés autour de questions thématiques et fonctionnelles (entre mars et décembre 2018) :

« *La mission 2050 va poser les grandes questions : Comment habiterons-nous dans les décennies qui arrivent ? Comment travaillerons-nous ? Comment nous déplacerons-nous ? Comment nous soignerons-nous ? Comment nous nourrirons-nous ? Comment nous formerons-nous ? Comment nous cultiverons-nous ? Et surtout, que devons-nous faire ici et maintenant pour mieux vivre demain et affronter les défis qui nous attendent ?* » (BM2050, 2019b, p. 5)

Et les grands domaines d'action sont résumés en sept sujets pour sept grandes conférences lors de la phase « *débattre et dessiner des scénarii* » (entre janvier et mars 2019) :

« *fonctions du quotidien* », « *aménagement du territoire et climat* », « *mobilité* », « *intelligence artificielle* », « *emploi, travail* », « *solidarité, migrations, valeurs* », « *culture et liberté* » (BM2050, 2019c)

On retrouve parmi les thématiques et les sujets abordés la trame organisationnelle déjà explorée par des urbanistes et architectes au travers par exemple de la Charte d'Athènes (Le Corbusier, 1971) mais aussi entre autres dans les expériences communautaires et autarciques des phalanstères : se soigner, se loger, se nourrir, travailler, se former, se récréer.

²⁵² DUBOURG Stella (27 février 2018), « Alain Juppé : “Penser, imaginer et rêver le Bordeaux de 2030-2050” », *Sud Ouest [en ligne]*.

²⁵³ DUBOURG Stella (27 février 2018), *Op. cit.*

La recherche d'une concertation et l'organisation de débats nécessite des cadres thématiques et BM2050 rejoint là des questionnements sur l'amélioration et les changements adaptatifs des villes contemporaines. À ce stade de la réflexion, le projet postule une structuration du quotidien toujours notamment autour du travail tout en y incluant les loisirs et les fonctions soutien de soin, d'alimentation et de déplacement. Les modalités des fonctions sont soumises à l'imagination mais non les fonctions elles-mêmes ou leur pertinence, et les thèmes interrogent les évolutions et transformations à anticiper pour y répondre. Par ailleurs, certains thèmes traversent les autres, à savoir le changement climatique et les nouvelles technologies ; la « mobilité » est aussi placée au centre des débats et en miroir, dans les préoccupations des habitants et autres participants. Non spécifiques à Bordeaux Métropole, ces thématiques illustrent l'inscription de BM2050 dans les problématiques contemporaines mondiales.

Commencée avec Alain Juppé à sa tête, la démarche BM2050 a connu un changement de maire surprise peu de temps avant la fin du projet et, le 7 mars 2019, Nicolas Florian, nouveau maire de Bordeaux, reprend le rôle d'Alain Juppé et conclut le cycle d'un an de rencontres et d'ateliers lors de « *la grande journée !* » le 29 mars 2019. Il reprend la mission BM2050 au pied levé et poursuit le discours entamé par Alain Juppé et conclut en soulignant :

« Une convergence des attentes autour de la démocratie locale, de la mobilité, des défis écologiques et urbains, de l'attractivité et de l'emploi [thématiques] pour lesquelles il y a eu une vraie adhésion et de vraies propositions [signe de l'existence] d'un tronc commun autour du développement de notre territoire et une prise de conscience sur cette question du défi climatique et de la préservation des ressources. »²⁵⁴

Le discours politique est donc bien en place, il se félicite de la démarche et y lit ce qui y a été injecté car les convergences observées sont celles des thématiques des ateliers, conférences, questionnaires et autres dispositifs mis en place durant la démarche, et plus encore, elles sont les éléments de langage des campagnes politiques contemporaines. Un exemple, l'attractivité (touristique et économique) est une thématique sensible à Bordeaux car si le rayonnement touristique profite au secteur économique, il est aussi souvent pointé du doigt sur le sujet de la spéculation immobilière, du manque de logements face aux logements touristiques, mais aussi

²⁵⁴ LOZANO Mikaël (29 mars 2019), « Bordeaux Métropole 2050 à l'heure du bilan : "tout le monde a joué le jeu" », *La Tribune*.

de la pollution (visuelle, climatique) et de la gêne au quotidien des paquebots de croisière amarrés en centre-ville face à la façade urbaine inscrite au patrimoine de l'UNESCO. Ainsi l'attractivité mais aussi la mobilité sont des thématiques très présentes dans le débat public et politique local mais dissimulent des points de vue variés. *In fine*, les thématiques convergentes qui semblent avoir émergé du travail de BM2050 reflètent des tendances de fond des débats politiques et sociétaux contemporains plus généraux.

Dans l'exercice de conclusion, l'attention est soignée pour revenir sur la volonté d'Alain Juppé de « *nourrir les programmes électoraux* » de manière transpartisane²⁵⁵ laissant penser que la démarche était commune et mobilisait des avis et des notions apolitiques ou asociales :

« *#BM2050, en quelques mois, s'impose comme une composante essentielle de notre démocratie participative et je ne doute pas que l'exercice débouchera sur de multiples propositions.* » (Note introductive d'Alain Juppé, BM2050, 2019b, p. 7)

Par les cadres et les experts qu'il mobilise et les questions qu'il soulève, l'organisation du débat colore les réponses et les résultats et peut les limiter. BM2050 conserve des cadres classiques des débats sur la ville et offre effectivement un espace d'expression qui reste piloté par Bordeaux Métropole et les élus.

7.4.5. Formes de participation et de concertation

Plusieurs dispositifs de recueil d'avis, d'idées et de contributions ont été mis en place durant l'année de la mission. D'abord un questionnaire en ligne de 29 questions réalisé en partenariat avec l'IFOP est distribué entre février et juillet 2018. Le questionnaire visait à projeter le répondant en 2050 en lui demandant d'imaginer la métropole bordelaise pour la comparer avec la ville actuelle autour de ses atouts et de ses défauts, notamment vis-à-vis des « *autres métropoles dans le monde* »²⁵⁶ puis de donner son avis sur l'ampleur des « *changements* », leur nature et son rapport à « *l'idée du changement* » qui serait soit « *inquiétante, excitante ou indifférente* ». Le « *monde de 2050* » était ensuite au centre des questions sur l'évolution de « *la violence* », de « *la situation des personnes âgées* » ou le « *poids des décisions politiques sur les citoyens* ». Le répondant était appelé à qualifier une évolution quantitative (plus ou moins

²⁵⁵ DUBOURG Stella (27 février 2018), *Op. cit.*

²⁵⁶ Le questionnaire apparaît *in extenso* dans *#BM2050 : Le récit* (BM2050, 2019b, p. 30-49).

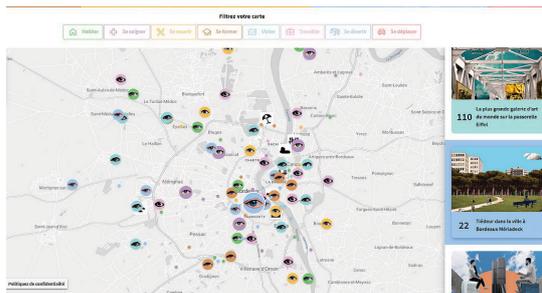
violent) ou qualitative (situation améliorée ou détériorée). Onze autres questionnaires thématiques destinés à certaines catégories socioprofessionnelles ont par ailleurs été administrés (BM2050, 2018).

Le dispositif « #BM2050 : le jeu » a ensuite été mis en ligne durant deux mois. C'est un *serious game* qui a pour objectif « d'observer quels types de projets sont plébiscités par le public » (BM2050, 2019c). Le jeu en ligne répond à une mécanique très simple : sur une carte, une centaine de « projets-pépites » (Figure 64), sont répartis et le joueur est invité à les sélectionner pour répondre à des questions. À chaque pépite l'internaute peut répondre « pour ou contre » (une passerelle piétonne sur la Garonne en face des Quinconces par exemple), ou compléter des situations et des propositions selon différents scénarios : « vous aimez l'école du futur parce que... ». La société qui a conçu le jeu pour BM2050 explique qu'il s'agit de « tester un certain nombre d'idées, “des plus sérieuses, aux plus loufoques”, sous forme de jeu, sous forme très interactive, ce qui permet à chacun de s'exprimer, de donner son avis »²⁵⁷.

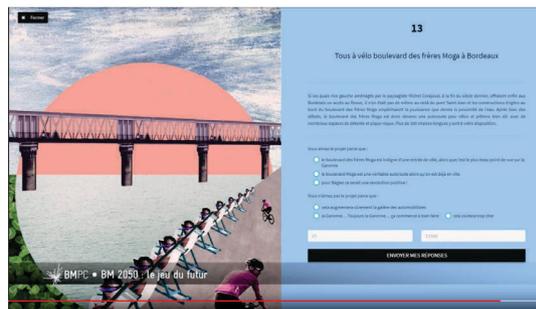
La présentation qui en est faite va à l'encontre du discours tenu par BM2050 qui assure « qu'il s'agit de projets qui ne sont pas aujourd'hui dans les cartons, mais qui sont, pour l'essentiel, plausibles » et donc *a priori* non loufoques. Ce point est particulièrement important dans les discours de BM2050 qui cherche à susciter une expression et un positionnement sur des valeurs, un exercice qui demande de prendre position « sur des hypothèses de société »²⁵⁸.

²⁵⁷ BRETOS Amandine, et LAUQUÉ Bastien (2019), *Bordeaux Métropole - BM 2050 : le jeu du futur*, TV7.

²⁵⁸ BOSDECHER Laurie (4 juin 2018), « À vous de dire comment nous vivrons dans 30 ans », *Sud Ouest*.



Carte et représentation des « projets-pépites » : on voit à gauche des pastilles colorées sur un fond de carte de la métropole. Les couleurs des pastilles distinguent différents domaines (santé, éducation, loisirs...) et à droite un aperçu des pépites sur lesquelles on peut cliquer pour répondre.



Exemple de « projet-pépite » : « Tous à vélo boulevard des Frères Moga à Bordeaux ». À droite s'affiche le thème suivi d'une mise en situation narrative puis de questions. À gauche une illustration par un montage photo volontairement coloré et décalé, ici on voit le pont Eiffel sur la Garonne avec des personnes dans des transats et des cyclistes au bord d'un quai. Les perspectives sont fausses et les personnages sont des clones, la portée est volontairement humoristique et non illustrative, ni surtout réaliste.

Figure 64 - Bordeaux Métropole 2050 : #Bm2050 : le jeu, captures d'écran du jeu en ligne. ¶
 Crédits et source : Bordeaux Métropole 2018, url : <https://www.bm2050-lejeu.fr/>, consulté en 2018.



« **Top** » et « **flop** » des « bus », du « patrimoine bordelais », des « endroits où promener mamie »... Chaque fiche comporte le thème choisi en haut suivi d'une liste d'une à trois propositions de réponses des meilleurs ou pires aspects, lieux du thème en question.



Fiches « tu préfères ? »

« Tu préfères conduire toi-même ta voiture en passant les vitesses ou finir ta nuit dans la voiture autonome qui t'amène au boulot ? »

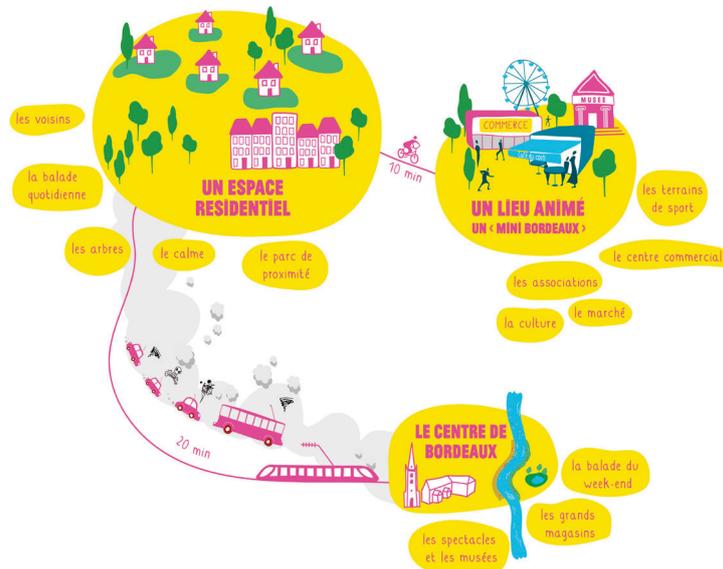
« Tu préfères voir ton médecin de famille en attendant 45 minutes dans une salle d'attente bourrée de malades ou te faire soigner par une intelligence artificielle qui suit ton dossier médical sur internet ? »

Figure 65 - Bordeaux Métropole 2050 : Images des installations du Camion du Futur. ¶
 Crédit et source : Bordeaux Métropole et Deux-Degrés, 2018



MA VIE AUTOUR DE BORDEAUX EN 2050

Le quartier résidentiel idéal selon les habitants



*Pourquoi on irait encore à bordeaux en 2050 ?
Est-ce que les bordelais sortiraient des boulevards ?*

Figure 66 - Bordeaux Métropole 2050 : illustration cartographique.

Crédit : Bordeaux Métropole et Deux-Degrés, 2018

Également important dans la stratégie de recueil de participations du public, le « Camion du futur » a sillonné « les marchés du territoire à la rencontre des citoyens » :

« Le principe est simple et fonctionne avec des *post-it* où on peut suggérer une ou plusieurs idées qui vont être collectées puis analysées. »²⁵⁹

Durant quatre mois le camion a parcouru les 28 communes de Bordeaux Métropole et a recueilli la parole et les avis de passants à l'aide de supports variés et de sujets de débat exposés pour susciter le dialogue : des cartes schématiques de la métropole sur lesquelles les habitants pouvaient dessiner et écrire, des fiches « top » et « flop » sur lesquels les répondants pouvaient lister des lieux, des situations positives ou négatives selon un sujet, et, pour provoquer des discussions et des échanges, des cartes « tu préfères » opposant deux propositions à départager (Figure 65). Le recueil des discussions, des avis et des réponses a ensuite été diffusé sous forme

²⁵⁹ Sans auteur (9 mars 2018), « Bordeaux Métropole : un camion pour récolter des idées pour l'avenir », *Sud Ouest*.

d'illustrations cartographiques (Figure 66) ou de citations (Figure 67, p. 311) produites par l'Agence Deux Degrés.

7.4.6. L'observation participante d'un atelier prospectif semi-expert

Le Forum Urbain²⁶⁰ a été missionné par BM2050 pour animer les « ateliers Bordeaux Métropole 2050 » dans le but de « nourrir la réflexion prospective par des universitaires ». Notre participation à ces ateliers avait pour objectif l'observation des méthodes et des attendus mis en œuvre par les coordinateurs scientifiques pour l'élaboration collective de scénarios prospectifs dans le cadre de la mission BM2050.

Une séance introductive a lieu en septembre 2018 et rassemblait les personnes inscrites en amont. Les ateliers n'ont commencé réellement qu'en octobre 2018, à raison d'un atelier toutes les trois semaines jusqu'en janvier 2019 (Tableau 15). Les participants répondaient à trois profils : des chercheurs et des universitaires spécialistes des champs de l'aménagement et des « questions urbaines », des étudiants en master de « disciplines variées » et des acteurs du monde socio-économique de la métropole.

La méthodologie, empruntée aux ateliers prospectifs de la DATAR pour Territoires 2040, reposait sur l'élaboration des scénarios en groupe :

« Elle fait plutôt appel à l'expérience sensible qu'à des modèles notamment économétriques ou statistiques. Martin Vannier appelait ça "la prospective à dire d'experts". C'est à dire qu'on fait confiance à l'expérience d'acteurs du territoire, d'experts, de professionnels pour essayer de capter la vision qu'ils ont du territoire et d'essayer de tirer de cette vision du territoire les visions du futur qu'ils peuvent avoir en eux. »²⁶¹

²⁶⁰ « Centre d'innovation sociétale » sur la ville financée par l'IdEX Bordeaux.

²⁶¹ Gilles Pinson, 10/09/2019, atelier #1. Les citations dans cette sous-partie sont tirées des séances d'atelier observées et des documents de synthèse envoyés au groupe.

Atelier	Objectifs des organisateurs	Travaux du groupe
# 1 Lancement	Présentation	Énoncés prospectifs
#2 État des lieux (1)	État des lieux du système métropolitain bordelais : identifier des domaines dans lesquels des transformations sont susceptibles d'intervenir ou des domaines d'inquiétude et hiérarchisation des facteurs en jeu entre tendances lourdes et signaux faibles	Faire émerger forces, faiblesses, opportunités, menaces pour chaque thématique (compilées des énoncés)
#3 État des lieux (2)		Travail sur des « <i>personas</i> » : rédiger une histoire avec des mots-clés autour de personnages fictifs
#4 Perspectives	Collecte « <i>d'énoncés prospectifs [...] simples, intuitifs, courts, non contraints par la démonstration ou la preuve</i> »	(non présente)
#5 Processus (1)	Identification de processus par l'énonciation « <i>d'énoncés dynamiques [...] décrivant les facteurs, chemins, moteurs à l'œuvre pour arriver [aux] situations futures</i> »	Énoncés prospectifs, adopter une posture futuriste Imaginer processus qui peuvent mener aux images Trouver titres et slogans
#6 Processus (2)		À partir de grandes tendances, construire un récit qui les met en lien (durabilité/fragilité ; déclassement/réussite...)
#7 Scénarios (1)	Aboutir à des scénarios prospectifs cohérents, contrastés et hétérogènes » à partir des synthèses réalisées de l'état des lieux, des images prospectives et des processus	(non présente)
#8 Scénarios (2)		Écriture de scénarios qui lient une figure de métropole en 2050 + un paysage urbain + personnages + type de gouvernance
« BM2050 : La Grande Journée ! »		
Restitution publique des travaux des ateliers Bordeaux Métropole 2050		

Tableau 15 - Bordeaux Métropole 2050 : Déroulé des ateliers.

Sur sept séances, quatre étapes étaient prévues. D'abord « *un état des lieux du système métropolitain bordelais* » par l'identification des domaines dans lesquels des transformations sont susceptibles d'intervenir ou des domaines d'inquiétude et une hiérarchisation des facteurs en jeu entre « *tendances lourdes* » et « *signaux faibles* ». Ensuite une étape de « *perspectives* » par la collecte « *d'énoncés prospectifs [...] simples, intuitifs, courts, non contraints par la démonstration ou la preuve* » et dont il ne faudra pas chercher à débattre mais à répondre par d'autres énoncés. Ces énoncés prospectifs doivent éviter de décrire « *le meilleur des mondes* »

ou un « *catastrophisme* »²⁶². Puis l'étape suivante consiste en l'identification de processus par l'énonciation « *d'énoncés dynamiques [...] décrivant les facteurs, chemins, moteurs à l'œuvre pour arriver [aux] situations futures* » résumées en synthèse à partir de l'étape « *perspectives* » par les coordinateurs et qui ne sont pas remis en question. Enfin, l'étape finale visait à « *aboutir à des scénarios prospectifs cohérents, contrastés et hétérogènes* » à partir des synthèses réalisées de l'état des lieux, des images prospectives et des processus issus notamment de l'écriture de courtes fictions autour de personnages évoluant dans ces futurs. Ces scénarios seront par la suite restitués lors de « *la grande journée BM2050* » de mars 2019.

Atelier introductif #1 – lundi 10/09/18 – 18-20h – Sciences Po Bordeaux

La séance est présentée par Gilles Pinson qui commence par nous accueillir puis nous invite à nous présenter chacun notre tour et dire à la fois qui on est et pourquoi l'atelier de prospective nous intéresse. Il se trouve, nous le saurons quand ils quitteront la salle, que trois étudiants en journalisme nous écoutent, nous photographient et nous filment. Claude Lacour, coordinateur avec Marina Honta, nous prévient qu'il faudra se défaire au maximum de nos étiquettes de chercheurs et de nos champs de recherche car, et c'est répété à plusieurs reprises dans la séance, il ne sera pas question d'argumenter sur les idées et les prospectives qui seront discutées et qu'il est important de « *débrider notre imagination* » pour faire advenir plus que des scénarios dont on connaîtrait le cheminement, voire que l'on pressent. La méthodologie de l'ensemble des ateliers, dont le « *réfèrent méthodologique* » est Gilles Pinson, est reprise sur celle qui a servi lors des ateliers de prospective organisés par la DATAR pour élaborer des scénarios sur l'aménagement du territoire à 2040. Après l'exposé de la méthodologie par G.P. plusieurs minutes de questions reflètent la difficulté pour les participants à se projeter dans ce qui est demandé, c'est-à-dire notamment, de « *lancer* » des phrases prospectives à propos de Bordeaux Métropole en 2050 sans argumenter, sans que ce soit quelque chose que l'on désire nécessairement, et de répondre à ces phrases, par d'autres qui s'y opposent. Certains argumentent que ces images résumées en une phrase préfigurent déjà des formes de réponses à des problématiques que l'on aurait préalablement identifiées. D'ailleurs le débat part largement du mot « *problématique* » que G.P. pensait avoir supprimé du powerpoint pour éviter cette idée de « *savoir* » ce qui pose problème et auquel on voudrait apporter une solution mais le mot est, malgré lui, resté dans une des diapos et soulève donc les passions.

²⁶² Claude Lacour, 10/09/2019, atelier #1.

Ces ateliers ont mené à la rédaction finale de quatre scénarios prospectifs par les coordinateurs à partir des énoncés prospectifs, des énoncés dynamiques, des mini-fictions autour des personnages et nourri des contributions individuelles au fil des séances.

Plusieurs biais, des évolutions et des transformations des centres d'intérêt ont été relevés par Marina Honta, Claude Latour²⁶³ et Gilles Pinson dès le troisième atelier, entre les contributions individuelles qui font la part belle à l'espace proche et l'échelle personnelle, et les travaux en groupe qui font ressortir des problématiques plus collectives. Nous avons donc été incités à veiller à mêler les deux échelles lors des futurs ateliers.

Les ateliers prospectifs offrent une alternative ou un complément intéressant aux seules concertations de publics non experts et aux travaux d'experts et spécialistes. Ils font appel à une participation sensible d'experts, de professionnels de la ville et d'initiés. Ceux-ci infusent des représentations possibles de la ville entre expérience et savoir professionnel et académique qui dépassent la projection technique ou les besoins personnels.

Les scénarios finaux trahissent quand même un difficile balayage des variétés de situations sociales et spatiales et une représentation ethnocentrée des participants, en moyenne très éduqués et appartenant pour beaucoup à une classe moyenne supérieure. Les fictions élaborées lors des ateliers « perspectives », comme des reflets, mettent en scène des personnages plutôt aisés et éduqués (médecin, jeune docteur, chef d'entreprise, ingénieur aérospatial, et une seule étudiante en sociologie qui vivote en travaillant pour l'entreprise ostréicole familiale arcachonnaise)²⁶⁴, une sélection qui reflète finalement une représentation des tendances actuelles de ceux qui peuvent habiter Bordeaux, à l'heure d'une spéculation immobilière largement dénoncée.

L'exercice est intéressant et principalement drôle à vivre, l'échange d'énoncés prospectifs ou la rédaction de fictions est assez ludique mais il est vite apparu que l'objectif de ces ateliers était quand même de servir et d'alimenter le contenu de BM2050 qui, après la phase purement informative et consultative auprès des habitants, devait offrir des images du futur propres à

²⁶³ Les deux coordinateurs des ateliers, respectivement sociologue et économiste.

²⁶⁴ Atelier #3.

nourrir des discours – notamment politiques. À l’image de cette attente, nous avons commencé, dès novembre, à produire des titres marquants autour des thématiques identifiées comme redondantes par les coordinateurs. Nous avons travaillé lors d’un atelier sur des noms pour les scénarios qui s’esquissaient, généralement des jeux de mots comme autant de slogans. À l’aide du travail de synthèse clôturant chaque séance, de grandes figures ont été nommées (*métropole branchée, métropole normative, métropole éco-citoyenne*) à charge ensuite de les combiner comme des mouvements de fond plus ou moins importants, des « *plaques tectoniques* » selon lesquelles la « *situation actuelle pourrait évoluer* » et qui résument des tendances « *non opposées* » mais qui s’excluent tout même mutuellement :

- « *Métropole déclassée, périmée* ↔ *Métrostar*
- *Big Mother* ↔ *Citoyenne*
- *Mobilité-captivité* ↔ *Métropolitain*
- *Fragilisée* ↔ *Durabilité*
- *Intra-métropole repliée* ↔ *Métropole décentrée*
- *Lost in translation* ↔ *Le centre du monde.* »²⁶⁵

Ce travail de choix par opposition, associé au travail de caricature par l’invention de titres, et basé sur une mise en analogie des coordinateurs, soulève en sous-texte des représentations normatives et l’expression de valeurs morales : l’association d’une métropole écologique mais totalitaire (« *des droits et des devoirs* »), ou celle d’une métropole numérique high-tech et inclusive (« *transhumaniste* ») n’est pas anodine. Ces tendances normatives se sont confirmées dans les scénarios finaux.

L’élaboration définitive des scénarios prend pour socle deux scénarios de « *prolongement de tendances actuelles* » et deux scénarios « *en rupture* » avec le présent :

- « *2 scénarios dans le prolongement des tendances actuelles (sans se laisser influencer par l’actualité) :*
 - *la métropole « produit », « marchandise »*
 - *la métropole « étalo-providence », « protectrice », « maternante »*
- *2 scénarios en rupture par rapport à aujourd’hui :*
 - *la métropole « éco-totalitaire », « normative »*
 - *la métropole « éco-libertaire », « éco-citoyenne. » »²⁶⁶*

²⁶⁵ Atelier #6.

²⁶⁶ Consigne de l’atelier #8.

Finalement l'observation même de ce qui apparaît comme une tendance actuelle prolongée et ce qui apparaît en rupture avec le présent n'est que le reflet des représentations normatives des participants et des coordinateurs qui structurent l'ensemble. Les scénarios ne sont donc pas spécialement « *hétérogènes et contrastés* » puisqu'ils relèvent des mêmes constructions idéologiques où le laisser-faire conduit à la marchandisation tandis que le totalitarisme permet d'imaginer la transition écologique.

7.4.7. Une difficile transition métropolitaine

Ce qui caractérise le projet de ville BM2050 c'est l'échelle métropolitaine et la recherche d'équité et d'équilibre entre les territoires et les communes de la métropole dans la démarche de projet. Elle se traduit par des réunions de concertation dans de nombreux quartiers, par la répartition des « pépites » sur toutes les communes ou encore la circulation du Camion du futur durant quatre mois sur les marchés et les places. Mais la transition d'une vision centrée sur Bordeaux jusqu'en 2010, voire limitée à Bordeaux, vers une perception et une appréhension de la métropole dans son ensemble et dans ses spécificités locales hors Bordeaux reste à faire. Dans BM2050, Bordeaux conserve une place préminente par rapport aux autres communes dans l'expression des idées et des « *grandes tendances* » et ambitions. Le projet conclut par exemple que c'est « *la qualité de vie qui fait aujourd'hui la renommée de Bordeaux et de sa métropole* » et pose la question :

« *Pour vivre demain, à Bordeaux, aussi bien qu'aujourd'hui, voire mieux, faut-il s'engager dans la voie du changement ?* » (BM2050, 2019b, p. 7)

Une distinction perdue et il est régulièrement fait mention de la « ville de Bordeaux » et de la « métropole de Bordeaux », voire de « sa métropole » (BM2050, 2019c).

Même le titre pour le recueil de scénarios des ateliers BM2050 commet le lapsus de réduire la métropole à Bordeaux : « *4 scénarii prospectifs pour Bordeaux en 2050* ». Conscients de ces biais certains discours déplorent un déséquilibre comme Mathieu Zimmer le rapporte dans les résultats des consultations du Camion du Futur :

« *L'image de Bordeaux a pris le dessus, tout avalé, au point que les alentours sont vus comme lointains.* » (Mathieu Zimmer, BM2050, 2019b, p. 10)

Et des habitants appellent à construire des centralités non bordelaises (Figure 67)²⁶⁷.

Les déformations trahissent la place prépondérante de la ville de Bordeaux sur le reste du territoire métropolitain mais reflètent aussi le déséquilibre né d'une concentration de moyens et d'infrastructures pour irriguer et doter le centre (à l'image du réseau de tramway rayonnant), résultat notamment d'une politique et d'un pouvoir économique et politique centré sur Bordeaux.



Figure 67 - Bordeaux Métropole 2050 : Parole d'habitant dans le cadre du Camion du futur. Crédits : Bordeaux Métropole et Deux-Degrés, 2018.

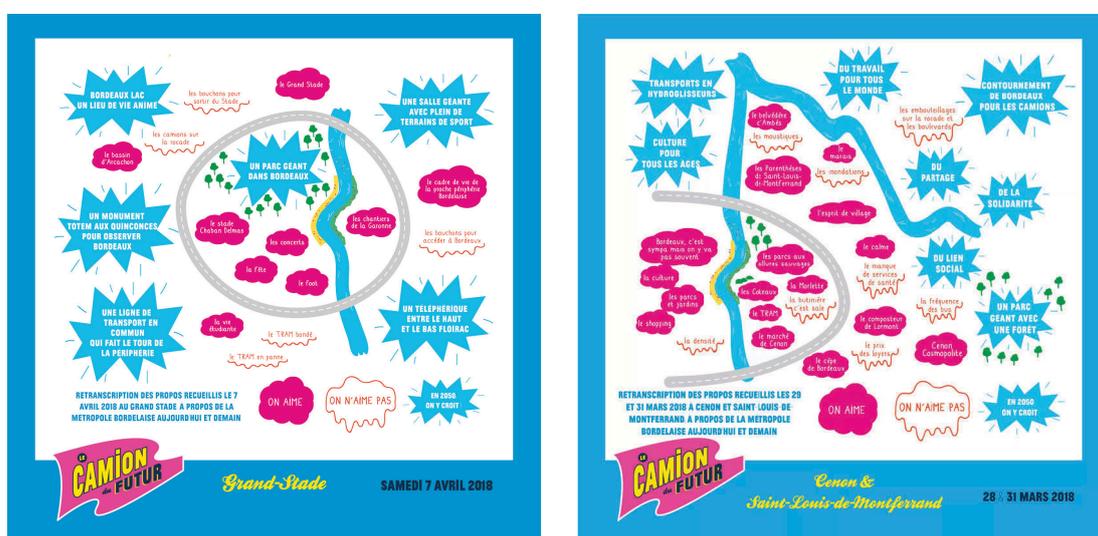


Figure 68 - Bordeaux Métropole 2050 : deux illustrations cartographiques des retranscriptions des paroles d'habitants (au Grand-Stage à gauche, à Cenon et St-Louis-de-Montferand à droite).
Crédits : Le Camion du futur, agence Deux-Degrés, 2018.

Il a été relevé par les participants, lors de la restitution du Camion du futur par Mathieu Zimmer de l'agence Deux-Degrés durant du premier atelier BM2050 (et cela s'applique à l'atelier BM2050 également), que, malgré la tentative de la mise en place d'une démarche participative débarrassée des biais des démarches classiques (réunions publiques par exemple), le Camion du

²⁶⁷ À propos de cette « parole d'habitant », il est intéressant de noter la faute de syntaxe qui oublie la négation qu'exprime la phrase (probablement pour imiter le parler oral). Elle aurait dû s'écrire « on n'ira plus à Bordeaux ». Cette erreur laisse apparaître un contre-sens en début de lecture lorsqu'on lit « on ira plus à Bordeaux ».

futur, même en s'étant déplacé sur les marchés et autres places publiques dans les 28 communes de la métropole, reste une forme de participation qui suppose la prise de parole de ceux « *qui s'autorisent à parler* », que la forme soit ludique et colorée ou non. Par ailleurs, il est souligné une surreprésentation des besoins et des attentes individuelles par rapport aux dynamiques de société comme dans les concertations « *classiques* » ; et une « *fracture entre le centre et la périphérie* ». La limitation administrative des déplacements et des représentations graphiques du Camion du futur n'a donc pas permis de décroiser les projections (vers Libourne, Arcachon, etc.)²⁶⁸.

7.4.8. Un projet métropolitain prospectif

Le projet BM2050 se place dans une optique de prospective pure avec une touche de fantasque et d'imaginaire en grossissant tous les traits de tendances et de technologies actuelles pour les mettre au centre des réflexions sur le futur en 2050. Le projet ne consiste donc explicitement pas à prévoir un horizon à viser ou un objectif à atteindre. Les consignes étaient claires lors des ateliers participatifs observés : « *imaginer quatre scénarii cohérents mais comportant chacun des avantages et des inconvénients, les scénarios doivent être équilibrés* », ce qui signifie alors de ne pas plancher sur un futur désirable et les moyens d'y parvenir mais d'imaginer quatre futurs qui comportent tous des aspects négatifs (contrôle de la vie privée, enclavement ou frugalité excessive) et des aspects positifs (accès au logement garanti, autonomie alimentaire, sécurité). L'exercice consistait finalement et assez étrangement à la critique de toute dynamique entreprise en rappelant, par ses contrepoints parfois délétères voire même totalitaires, que la voie de la modération (libérale) en tout point restait la plus sage et la plus protectrice²⁶⁹. Car malgré le vœu pieux de Michèle Larüe-Charlus qui entend « *tester des hypothèses de société* »²⁷⁰ la mission BM2050 reste néanmoins une entreprise plutôt stérile qui a recueilli des avis et mobilisé des experts, les différentes initiatives d'écoles²⁷¹, de groupes de citoyens et d'association ont produit des images et des récits mais sans réellement donner corps à cette métropole de 2050 ni à ses habitants. Des réflexions et des hypothèses ont été proposées,

²⁶⁸ Atelier #8.

²⁶⁹ Peut-on y lire une expression de l'hyper centrisme de droite de la politique bordelaise ? (Pinson et Le Hay, 2017).

²⁷⁰ BOSDECHER Laurie (4 juin 2018), *Op. cit.*

²⁷¹ Les écoles ont organisé des activités centrées sur le dessin et l'invention d'objets imaginaires.

majoritairement sur les formes et les usages de nos sociétés futures mais celles-ci n'ont pas fait l'objet de discussions collégiales. La conférence finale « *BM2050 : Tout commence aujourd'hui* »²⁷² en juin 2019 trahit le flou dans lequel aboutit la mission entière. Le souhait d'Alain Juppé de « *nourrir les programmes électoraux* » a donc en ce sens rempli son rôle en offrant une consultation de grande envergure et un aperçu – même s'il demeure non remarquable dans les conclusions – sur les perceptions du territoire par les habitants et les possibilités et opportunités techniques et économiques plébiscitées par les entreprises²⁷³.

D'ailleurs, les élus et candidats à leur réélection²⁷⁴ s'appuient sur une lecture des résultats de la mission pour justifier des prises de position et se féliciter de l'initiative tout en rejetant systématiquement toute remise en cause de la gouvernance en cours et des structures politiques. Convenant à l'idée que « *désormais la métropole fait ville, elle fait une unité* », Patrick Bobet avait répondu laconiquement à la question de Bruno Lassere :

- « *Alors faudrait-il un suffrage direct des élus de Bordeaux Métropole ?*

- *Pas maintenant, on n'est pas prêts. »*

L'étude de cas a été réalisée en combinant une étude documentaire systématique à une enquête par entretiens semi-directifs et des observations ciblés. Le corpus documentaire, constitué des documents de projet produits et diffusés officiellement par les organismes en charge de la conception et par les agences publiques, sert de support à l'analyse des discours et à l'analyse spatiale et morphologique. Pour chaque cas, elle a été renforcée par une analyse du contexte

²⁷² Conférence-rencontre (11 juin 2019) entre Patrick Bobet, Président de Bordeaux Métropole et Jacques Mangon, Vice-président de Bordeaux Métropole. Entretien avec Jean Peteau, Sciences Po Bordeaux et Benoît Lasserre, *Sud Ouest*.

²⁷³ Notamment présentées lors des « *pitches* » à la maison du projet BM2050, dans la séquence « *informer et contribuer* » (entre septembre et décembre 2018) qui consistait pour des étudiants encadrés par leurs enseignants mais aussi des entreprises ou des professionnels indépendants à présenter des idées et des innovations « sur des sujets qui ont ou auront un impact sur l'évolution de notre société. » (BM2050, 2019b, p. 238)

²⁷⁴ Élections municipales de mars 2020. Le second tour a finalement eu lieu en juin 2020 et a transformé en profondeur le conseil municipal bordelais par l'élection de la liste « *Bordeaux respire !* » conduite par Pierre Hurmic (EELV-PS). La métropole a elle aussi été remodelée par ce changement de majorité.

historique, géographique et politique à partir de sources grises et d'études préexistantes qui ont révélé des éléments de contexte forts de cas très diversifiés. Les entretiens et les observations ont servi d'approfondissement pour trois cas. Ils mettent en lumière la singularité et l'originalité revendiquée par les acteurs.

Grâce à l'étude de cas, nous présentons une synthèse critique et informée de chaque projet de ville investigué qui révèle la diversité de l'objet à l'échelle internationale.

Quatre projets de ville *ex nihilo* illustrent le rôle de la ville *comme* projet : Xixian New Area (Chine) est une fenêtre ouverte sur la mise en œuvre des ambitions de la Chine de produire un « urbanisme aux caractéristiques chinoises » ; Masdar City (Émirats Arabes Unis) présente un urbanisme de l'après-pétrole pensé et conçu comme un produit marchand ; Amaravati (Inde) fait la chronique d'un projet politique et identitaire d'une nouvelle capitale pour l'État d'Andhra Pradesh remis en cause par l'alternance politique ; Konza Technopolis (Kenya) donne à voir le phénomène contemporain de la construction des villes satellite dans le contexte kenyan. Les trois premiers projets ont en commun des gouvernements volontaires dont ils accompagnent les ambitions politiques. Ils sont principalement pensés pour représenter et développer un projet économique et industriel, et s'affirmer dans la compétition internationale. Pour Konza Technopolis, c'est malgré un contexte politique perturbé que le projet prend forme et porte les ambitions nationales de développement économique et social.

Quatre projets de ville existante en transformation présentent le cas de la ville *en* projet. Imagine Boston 2030 (États-Unis) montre l'usage de l'urbanisme dans les stratégies de croissance économique des métropoles occidentales ; Hong Kong 2030+ (Chine) expose les enjeux des ambitions chinoises sur la péninsule au travers de la transformation territoriale ; Nairobi 2030 (Kenya) révèle les difficultés de développement planifiés des mégapoles du Sud dont les modèles restent calqués sur les villes occidentales ; Bordeaux Métropole 2050 (France) témoigne de l'engouement général pour la prospective et la planification urbaine territoriale au XXI^e siècle jusque dans les métropoles de taille moyenne.

L'exploration empirique a révélé les singularités locales propres aux contextes politique, économique et culturel aux prises avec des dynamiques mondialisées. Malgré la grande diversité

des cas, des liens s'opèrent entre continents et ils dessinent le paysage de l'urbanisme mondialisé dans lequel les projets de ville font figure de représentants.

PARTIE III.

RÉCITS, RÉFÉRENCES ET MISES EN ŒUVRES :

TROIS CARACTÉRISTIQUES DE L'URBANISME MONDIALISÉ

La troisième partie met en perspective l'exploration empirique des huit cas de projets de ville avec les concepts du modèle et de l'utopie. L'analyse transversale et comparative révèle trois caractéristiques communes à tous les projets étudiés, autant sur les stratégies de communication que sur les choix de conception urbaine et territoriale et sur les modes d'opérationnalisation. Ces caractéristiques dessinent les contours de la pratique de l'urbanisme de projet au XXI^e siècle.

Trois chapitres détaillent chacune des caractéristiques.

Le chapitre 8 aborde la mise en récit des projets de ville au travers de leurs stratégies de communication. Les discours attribuent aux projets de ville les signes de l'utopie en faisant tour à tour du projet le moyen d'un changement socio-spatial profond, bénéfique et nécessaire ; le symbole d'une transformation politique et le résultat de l'évolution des systèmes de gouvernance ; et la promesse d'une ville idéale. La nature des ambitions défendues dans les projets de ville se révèle cependant attachée à des injonctions conservatrices éloignées d'une pensée utopique.

Le chapitre 9 expose le recours à deux ressources types pour la conception des projets de ville. D'abord des ressources symboliques servent à construire l'image promotionnelle des projets par des références attachées aux notions de qualité, d'originalité et de performance. Ensuite, des ressources matérielles (architecturales, urbaines et paysagères) empruntées au patrimoine local ou à des espaces étrangers entrent dans la composition de l'espace urbain et territorial projeté. La fragmentation des références et des ressources mobilisées dans les projets dévoile les logiques combinatoires de la conception urbaine qui ne s'inscrit plus dans des modèles urbains unifiés.

Le chapitre 10 effectue un retour sur l'opérationnalisation des projets de ville. L'analyse spatiale révèle les stratégies de conception et de mise en œuvre. D'une part, les projets de ville articulent les références issues de leur espace local avec celles puisées à l'international et créent des

appartenances à plusieurs échelles. D'autre part la planification opérationnelle se caractérise par des stratégies de maîtrise spatiale et temporelle de la mise en œuvre qui contribuent à mettre en scène la construction du projet de ville. Enfin, l'analyse morphologique met en évidence des structures urbaines définies par des logiques de rationalisation qui garantissent une opérationnalisation systématisée et efficiente.

CHAPITRE 8

Mise en récit d'une utopie

L'étude des discours met en évidence la première caractéristique partagée des projets de ville : la mise en récit d'une utopie. Dans les documents de projet, les entretiens d'acteurs et les prises de parole officielles, les discours servent une stratégie de légitimation et de promotion. Ils reprennent les attributs de l'utopie tels que les a défini Mannheim (1956) et que l'on peut résumer comme la recherche d'une transformation, voire d'une rupture, avec l'état existant en vue d'en proposer une version améliorée.

La mise en récit s'anime suivant trois axes. D'abord les projets de ville sont présentés comme le moyen de mettre en œuvre un changement socio-spatial qui apporte les bienfaits de l'urbanisme planifié, ou qui est rendu nécessaire à la lumière d'un contexte bouleversé (changement climatique, crises économiques). Ensuite, les projets de ville sont associés à une rupture et une transformation des systèmes politiques et à une évolution des systèmes de gouvernance. Enfin, les projets de ville intègrent à leurs récits une profusion de signes et de représentations de la ville idéale promise : l'expression « vision » synthétise l'idéal à réaliser sous forme de slogans ; le vocabulaire employé regorge de superlatifs et de comparaisons ; et le récit du quotidien façonne la figure d'un habitant idéal.

Les ambitions de changement, de rupture et les promesses d'idéal se révèlent cependant directement déterminées par des impératifs conservateurs et pragmatiques qui privilégient des logiques économiques et des doctrines gestionnaires. La négociation entre des intérêts et des enjeux économiques et politiques en vigueur construit des projets inscrits dans les « états de réalité » existants (Mannheim, 1956) et éloignés de formes critiques, et donc potentiellement utopiques, de la planification et de l'urbanisme.

8.1. Faire le récit du changement

« Pour vivre demain, à Bordeaux, aussi bien qu'aujourd'hui, voire mieux, faut-il s'engager dans la voie du changement ? J'en suis pour ma part persuadé et c'est en ce sens qu'il faut interpréter les signaux faibles qui apparaissent, pour Bordeaux, sur nos écrans. »²⁷⁵

Les discours des concepteurs et des responsables politiques des projets de ville reposent sur des récits qui légitiment les projets entrepris auprès des habitants, des investisseurs et des réseaux d'influence et d'investissement internationaux. Ils servent à énoncer la logique et à promouvoir l'initiative d'élaboration d'un projet de ville. Les projets de ville *ex nihilo* s'appuient principalement sur le récit des bienfaits de la ville (tant écologiques, économiques que sociaux) face aux effets délétères de l'étalement urbain et de la paupérisation des espaces ruraux. Les projets de ville existante en transformation parient sur un discours axé à la fois sur une nécessité d'agir face à l'urgence (climatique, sociale, économique) et une opportunité d'action inédite dans un contexte concurrentiel (compétitivité économique, nouvelles technologies, tourisme).

8.1.1. Les bienfaits de l'urbanisation

Les récits appuyant les bienfaits de la ville et de l'urbanisation sont mis en œuvre pour accompagner des projets de ville *ex nihilo* car ceux-ci s'implantent majoritairement dans des espaces ruraux qu'ils détruisent et remplacent. Ils créent de nouveaux espaces urbanisés et des réservoirs d'urbanisation²⁷⁶ de la population. Ils suivent les recommandations de l'ONU-Habitat pour qui elle est un atout pour des pays en développement :

« Les preuves du lien positif entre les zones urbaines et le développement économique sont flagrantes. Avec seulement 54 % de la population mondiale, les villes représentent plus de 80 % du PIB mondial. [...] Dans presque tous les cas, la contribution des zones urbaines au revenu national est supérieure à leur part dans la population nationale. [...] Le ratio de la part des revenus des zones urbaines rapporté à la population est plus important pour les villes des pays en développement par rapport à celui des pays développés. C'est un signe que l'urbanisation peut

²⁷⁵ Alain Juppé, introduction du livre *#BM2050 : le récit* (BM2050, 2019b, p. 7).

²⁷⁶ Rappelons-le, l'urbanisation est à la fois un phénomène spatial qui discrimine les espaces urbanisés des espaces ruraux (sur des critères propres aux pays et organismes statistiques), et un phénomène social qui dénombre la part d'habitants vivant dans des espaces urbanisés par rapport à ceux habitant dans des espaces ruraux.

être une force de transformation dans les pays en développement, et offre la possibilité d'exploiter le caractère positif de l'urbanisation. » (UN-Habitat, 2016, p. 31)

L'urbanisation des pays encore majoritairement ruraux serait le moyen de mettre en œuvre des systèmes économiques plus productifs et ainsi d'augmenter le PIB en structurant et en stimulant l'économie et la consommation. Car l'accès aux modes de vie urbains pour les populations rurales, et au confort moderne pour les habitants mal logés, génèrent une consommation importante (mobilier, électroménager, loisirs). Les populations rurales sont donc incitées à rejoindre les centres d'activités, d'emplois et de consommation. La construction de villes nouvelles dans des pays en voie d'urbanisation sert également à concentrer les habitants afin de libérer les zones rurales qui doivent désormais être dévolues à l'exploitation agricole industrielle et productiviste afin de remplacer une agriculture de subsistance qui condamne des familles à la pauvreté. Un élan pour des grands projets de planification urbaine, populaires durant l'époque coloniale en Asie et en Afrique, renaît par exemple à la faveur de programmes d'aides de l'alliance des villes de la Banque Mondiale (Robinson, 2008) mais aussi grâce à la croissance économique stimulée par l'extraction de ressources naturelles (Myers, 2015, p. 329-330). L'ONU-Habitat promeut l'aménagement urbain pour faciliter l'activité des grandes puissances économiques. Ainsi le rapport *Unleashing the Economic Potential of Agglomeration in African Cities* (2013) signale l'optimisme et le volontarisme du secteur privé à investir si seulement les États investissent en accord avec ses besoins (Myers, 2015, p. 330), et entérine une approche néolibérale de l'urbanisation.

Les projets de ville *ex nihilo* sont un moyen de construire des centres d'affaires calqués sur les mégapoles iconiques, New York, Londres, Singapour, Hong Kong, Shanghai. Elles offrent l'exemple des villes exemptes des obsolescences des villes anciennes souvent surpeuplées et développées sans planification, et elles sont la promesse d'« un nouveau départ »²⁷⁷ pour renouveler leur image et attirer des investisseurs cherchant à fixer des capitaux volatiles.

Par ailleurs, l'urbanisation serait une réponse idéale aux enjeux de la durabilité et du changement climatique. Le récit des bienfaits de l'urbanisation fait le lien entre les modes de vie urbains et la réduction de la consommation d'énergies fossiles grâce à la réduction des

²⁷⁷ Sarah Moser, docteure en géographie (Université McGill), interviewée dans REEL Monte (2 novembre 2018), « *The Irresistible Urge to Build Cities From Scratch* », *Bloomberg Businessweek* [en ligne].

distances, aux transports en commun et à l'efficacité des infrastructures, et il vante les mérites de la planification et de l'aménagement urbain face au changement climatique et ses catastrophes naturelles.

Les projets *ex nihilo* pris en comparaison dans notre travail s'approprient ces discours, qu'il s'agisse de s'appuyer sur l'urbanisation pour soutenir la croissance du PIB et la diversification de l'économie nationale dans une forme spatiale rationnelle et durable (Konza Technopolis, Masdar City) ; de loger l'accroissement de la population urbaine et d'aménager de nouveaux espaces pour la croissance économique tout en assurant la conservation et l'exploitation des terres agricoles (Xixian New Area) ; ou de transformer le quotidien des habitants et leurs modes de subsistance pour s'intégrer à l'économie globalisée et post-industrielle (Konza Technopolis, Amaravati). Les récits sont déployés dans les documents de projets publiés et dans les discours des responsables politiques, chiffres et graphiques à l'appui, et sont complétés par l'iconographie et les illustrations du projet de ville esquissé. Chaque projet de ville *ex nihilo* pioche dans des récits types pour façonner un discours sur les bienfaits de l'urbanisation de son territoire et de sa population. L'avantage écologique ou la nécessité sociale et économique de l'urbanisation est en outre l'un des objectifs les plus valorisés et affichés de manière claire dans les documents de projet. Les ambitions de grande ampleur donnent des arguments et des lignes structurelles à la planification qui sont par la suite déclinés pour la conception du projet de ville *ex nihilo*.

À Amaravati, où le projet de ville décrète un « droit à la ville » pour les milliers d'habitants et de paysans du site du projet (Leclerc, 2019), les représentations de la vie paysanne sont dévaluées et opposées aux figures idéalisées des habitants urbains des grands centres d'affaires internationaux. Les propriétaires et exploitants agricoles doivent renoncer à cultiver leurs terrains et se voient proposer des accompagnements et des formations pour intégrer les nouveaux modes de vie urbains apportés par le projet de ville :

« Un programme "Farmers First" a été créé afin d'aider les paysans qui ont participé à la mise en commun des terres à tirer le meilleur bénéfice des lots obtenus dans la nouvelle économie de la ville d'Amaravati, à prendre conscience des opportunités de construction et de capitalisation, et à intégrer le secteur des services. » (Amaravati, 2018a, p. 37)

« Il est maintenant urgent de protéger et d'assurer un passage en douceur pour maximiser les rendements des parcelles, réaliser les opportunités découlant de la construction de la capitale, intégrer le nouveau secteur des services aux agriculteurs, aux métayers, aux communautés d'artisans, aux jeunes et aux salariés ruraux et les intégrer dans la future économie moderne et

urbaine. Pour un développement véritable et dynamique du [remembrement] en faveur des agriculteurs qui ont accordé leur confiance au gouvernement, nous devons impliquer les agriculteurs et les autres résidents de la capitale dans ce processus de changement total de l'économie, de la société et de la vie dans son ensemble. » (Amaravati, 2019, p. 35)

Pour les concepteurs et les responsables politiques, Amaravati est une opportunité pour l'Andhra Pradesh, ses habitants et ses entreprises d'intégrer l'économie mondialisée. Les principes de planification du projet de ville doivent « *promouvoir les investissements dans la Région Capitale pour la transformer en une agglomération urbaine de premier plan en Inde dans les 10 à 15 prochaines années* » (Amaravati, 2015d, p. 89). Le récit du développement économique est l'axe central du raisonnement et de la logique de planification. Il justifie la redirection et la captation des ressources et des infrastructures de la région existante vers la nouvelle capitale appelée à devenir l'emblème de l'Andhra Pradesh et la promesse de sa réussite :

« La nouvelle capitale sera un moteur économique qui créera des emplois pour les habitants des villages existants en revalorisant leurs compétences, elle apportera également des emplois dans les industries de haute technologie et de la connaissance afin d'être compétitive dans l'économie globale. [...] La durabilité et l'optimisation de la gestion des ressources formeront un autre pilier important de la nouvelle capitale. » (Amaravati, 2015a, p. XII)

Konza Technopolis est intégré au récit plus large du développement économique du Kenya. Le programme *Kenya Vision 2030* vise à « *transformer le Kenya en un pays à revenus intermédiaires* », un objectif dont la concrétisation est adossée à des projets d'urbanisation. Konza Technopolis en fait partie et porte l'ambition de créer une ville *ex nihilo* comportant tous les attributs de la ville contemporaine idéale, accueillante pour les entreprises et les investisseurs, et proposant une haute qualité de vie urbaine. Le récit du projet de ville repose sur la nécessité de développer des places d'investissement alignées sur les standards internationaux pour stimuler la croissance économique :

« Kenya Vision 2030 vise à créer une nation compétitive et prospère au niveau mondial, avec une qualité de vie élevée d'ici 2030. En tant que projet phare pour 2030, Konza Technopolis, répondra aux objectifs de la vision en augmentant les capacités humaines du pays, notamment en sciences, technologie, ingénierie et mathématiques (STEM) ; en diversifiant l'économie du Kenya en fournissant un écosystème d'innovation où les entreprises de technologie seront encouragées ; en augmentant le niveau d'investissement dans la R&D, en attirant des centres de R&D et des technologies et en développant des solutions au développement urbain par la technologie. Konza Technopolis sera un centre technologique durable de classe mondiale et un moteur économique

majeur pour le Kenya. Il accueillera des installations de pointe qui aidera à mettre en œuvre diverses innovations, de la conceptualisation à la commercialisation. » (Konza Technopolis, 2014, p. 1)

Le projet de ville Xixian New Area, conduit par le Parti Communiste Chinois cherche moins à convaincre sur la nécessité de la ville comme facteur de développement humain. Le développement des cinq villes *ex nihilo* de Xixian New Area repose sur le récit d'une Chine qui s'urbanise « *depuis 20 ans* » et dont le rythme se maintient à « *1% par an* », ce qui représente « *13 millions de nouveaux urbains tous les ans* »²⁷⁸. C'est donc la croissance démographique et économique qui requièrent de planifier des villes nouvelles. Le développement de Xixian New Area, à l'origine pensé autour du développement industriel devant profiter aux villes de Xi'an et de Xianyang, a rapidement intégré des logements pour transformer le projet de « *parc industriel* » en un véritable projet de ville, un réservoir de développement attractif pour les investisseurs auxquels les autorités publiques s'associent pour financer l'aménagement²⁷⁹. L'inscription du projet à la stratégie nationale, renouvelée lors des plans quinquennaux, exige alors de produire un urbanisme exemplaire²⁸⁰ et la planification urbaine s'impose pour « *préserver l'environnement* »²⁸¹ ; « *toutes les villes ex nihilo doivent être pensées comme des garden cities modernes* » qui associent un développement harmonieux, « *agréable à vivre* » et attractif pour les investisseurs grâce à un urbanisme « *innovant* » et « *optimisé* »²⁸² :

« Deux concepts ont été créés et sont censés constituer désormais le but ultime du développement urbain en Chine : *yongxu chengshi* ("ville durable" ou "soutenable", sorte de transposition du concept occidental de *sustainable city*) et *hexie chengshi* ("ville harmonieuse", concept préféré et mis en avant par les autorités centrales au Forum Urbain Mondial d'ONU-Habitat organisé à Nankin en 2008, qui le considère comme plus enraciné dans la pensée chinoise : il met l'accent sur l'idée d'une recherche d'équilibre et de stabilité sociale, environnementale et temporelle). » (Curien, 2014, p. 28)

²⁷⁸ Wang Jun (Ancien directeur exécutif du comité administratif de Xixian New Area), entretien avril 2019, Xi'an.

²⁷⁹ *Op cit.*

²⁸⁰ Zheng Bo (Urbaniste au comité administratif de Jinghe New City), entretien avril 2019, Jinghe New City.

²⁸¹ Wang Jun, entretien avril 2019, Xi'an.

²⁸² Zheng Bo, entretien avril 2019, Jinghe New City.

Le développement urbain sur des espaces ruraux où des paysans exploitent la terre nécessite, au moins dans les discours officiels, « *d'assurer les droits fonciers des paysans et de les inclure comme parties prenantes au projet* »²⁸³. Ils obtiennent un capital foncier qu'ils peuvent convertir en capital travail. Cependant, à la manière d'Amaravati, malgré ces bonnes intentions le modèle économique du développement urbain de Xixian New Area repose principalement sur l'achat de terrains à très bas prix par le gouvernement qui sont ensuite valorisées par l'allotissement²⁸⁴. Mais le prix d'achat initial, trop bas, ne permet pas aux fermiers d'intégrer réellement la vie urbaine et de devenir citoyens urbains²⁸⁵.

Le projet Masdar City, à Abou Dhabi, inséré dans une économie développée et urbanisée, est loin des discours sur les bienfaits sociaux de l'urbanisation. Il se présente en revanche comme la solution pour loger la population urbaine au XXI^e siècle sans répéter les erreurs du XX^e siècle et garantit une ville « *durable* » et « *écologique* ». Le récit est orienté vers la nécessité de créer une ville adaptée aux risques climatiques au XXI^e siècle. Grâce à une combinaison de technologies de pointe et de savoir-faire traditionnels, elle invente une forme urbaine adaptée au contexte désertique et répliquable ; elle ne produit (presque) pas de CO₂ dans son usage par les habitants grâce au recours à l'électricité photovoltaïque qui alimente tous les dispositifs techniques ; et elle promet de réduire les émissions générées lors de la construction :

« Les villes d'aujourd'hui sont responsables de près de 80 % de la consommation énergétique mondiale et de 75 % des émissions de carbone. Le nombre de personnes vivant dans les zones urbaines devrait doubler pour atteindre 6,5 milliards d'ici 2050. L'urbanisation rapide nous confronte à d'énormes défis en matière de durabilité. La meilleure façon de les relever est d'adopter une approche radicalement nouvelle pour développer les villes de l'avenir. [...] Chaque bâtiment de la ville de Masdar est construit avec du ciment à faible teneur en carbone, utilise de l'aluminium tiré à 90 % de sources recyclées et est conçu pour réduire la consommation d'énergie et d'eau d'au moins 40 % par rapport à celle d'un bâtiment moyen à Abou Dhabi. [...] Afin de faire face à la croissance démographique tout en préservant les ressources naturelles, les villes doivent s'adapter pour favoriser un mode de vie durable. » (Masdar City, 2020b, p. 2, 10, 14)

²⁸³ Wang Jun, entretien avril 2019, Xi'an.

²⁸⁴ D'après Zheng Bo, l'achat initial revient à 100000¥ pour 600m² qui seront revendus 6000000¥, soit 60 fois plus cher. La plus-value réalisée doit servir à bâtir les infrastructures et le financement général dépend donc d'une gestion spéculative délicate où les difficultés à revendre des terrains compromettent l'ensemble de l'opération (entretien avril 2019, Jinghe New City).

²⁸⁵ Wang Jun, entretien avril 2019, Xi'an.

La construction de villes *ex nihilo* témoigne des représentations contemporaines sur la forme idéale d'organisation sociale, politique et territoriale pour le futur. Elle pose la question de la volonté d'urbanisation et de la volonté politique injectée dans l'idée même de multiplier les villes ou de voir dans la construction de villes *ex nihilo* (et les processus d'urbanisation en général) une réponse à des problématiques contemporaines. La tendance à l'urbanisation planétaire est désormais généralement admise comme une forme contemporaine de progrès social car elle garantirait l'accès du plus grand nombre aux commodités des espaces urbains tout en échappant à la misère des contextes agricoles et ruraux dans les pays les moins développés et/ou les plus polarisés et inégalitaires. L'utopie d'un progrès social conditionné à l'urbanisation généralisée résume la tendance entretenue par les discours corrélant la croissance de l'urbanisation à celle du PIB, de l'éducation, de la santé, de l'égalité. Mais, de nombreux auteurs montrent que les projets *ex nihilo* font souvent l'impasse sur les droits des habitants des terres proclamées « *vides* » ou « *vierges* », et le récit des bienfaits de la ville dissimule la violence sociale pour laisser place à des projets d'envergure internationale. En construisant de nouvelles villes dans leurs espaces ruraux en dehors de leurs villes existantes, le Kenya, la Chine et l'Inde mettent les populations rurales au cœur de leur projet politique en promouvant la construction de logements pour le plus grand nombre, mais entrent en réalité en conflit avec ces mêmes habitants lors des processus d'expropriation souvent violents (Datta, 2015, p. 6).

Dans les pays développés, illustré par le cas de Masdar City aux Émirats Arabes Unis, la construction d'une ville *ex nihilo* est principalement proposée en réponse aux enjeux environnementaux rencontrés depuis le siècle dernier et dorénavant incontournables. La recherche de la ville adaptée motive les récits sur la ville durable idéale. Par cette thématique ces projets rejoignent les récits des projets de ville existante en transformation.

8.1.2. La nécessité d'agir

Dans les projets de ville existante en transformation les récits se construisent autour de la nécessité d'agir face à un danger imminent, principalement le changement climatique et les catastrophes associées, et à la faveur d'une opportunité unique, une croissance économique stable, le développement d'une technologie inédite. Les notions de nécessité et d'opportunité alimentent des débats et des discours sur les caractéristiques spatiales, fonctionnelles et technologiques des projets de transformation qui sont érigés en évidence. Elles occultent les débats sur le bien-fondé des ambitions, des intérêts et des objectifs des projets de ville.

Le principal ressort des récits fondés sur la nécessité de transformer les villes existantes puise dans le registre de leur inadaptation au changement climatique. Elle rend urgente leur transformation au risque sinon de subir de façon croissante les effets destructeurs et l'inconfort du dérèglement climatique (Hong Kong 2030+, Imagine Boston 2030, Bordeaux Métropole 2050). L'impératif d'action supplante une quelconque volonté souveraine et singulière : les lettres d'intention des responsables politiques, les descriptions des projets et des objectifs évitent l'emploi des verbes de volonté (*want*, vouloir) et abondent de mentions de nécessité (*should, having to*, devoir, *necessary, need*, nécessaire, avoir besoin de). L'ensemble est renforcé par un argumentaire et des outils (règlements, aides financières) incitatifs au changement et non coercitifs, qui promeuvent la transformation dans une optique d'adaptation aux risques et aux contraintes (Imagine Boston 2030, Nairobi 2030).

Bien que les villes existantes n'aient pas à défendre les bienfaits des espaces urbanisés face aux zones rurales, le thème de la croissance économique générée par les villes et leur potentiel d'accroissement s'impose et est imposé dans les discours comme autre nécessité. La transformation des villes est indispensable au secteur économique pour s'épanouir et croître, entraîner dans son sillage une amélioration de la qualité de vie des résidents, et générer des emplois à la hauteur de la croissance démographique (Nairobi 2030, Hong Kong 2030+, Imagine Boston 2030). Le besoin de croître forme une raison d'entreprendre la conception d'un projet de ville, et les débats s'intéressent alors aux façons de le faire :

« [À Boston] les espaces construits sont très importants parce que nous devons croître et nous ne voulons pas croître sans comprendre où les résidents veulent que nous croissions, nous avons ces conversations sur la croissance avec les résidents et donc la croissance ne consiste pas seulement à mettre un nouveau bâtiment dans un nouvel espace, mais si nous construisons un bâtiment [nous réfléchissons aux] lieux qui doivent également être construits afin de s'assurer que la ville réalise son ambition d'améliorer la qualité de vie. »²⁸⁶

Dans les villes existantes, donc déjà largement construites, la recherche d'expansion urbaine se heurte au manque de foncier disponible, contrainte face à laquelle il faut, en retour, trouver des solutions (Imagine Boston 2030, Hong Kong 2030+).

La ville existante telle qu'elle est représentée dans les récits des projets de ville est donc avant tout inadaptée, d'une part face au changement climatique, mais aussi et surtout face aux

²⁸⁶ Natalia Urtubey (Cheffe de projet Imagine Boston 2030), entretien janvier 2019, Boston.

nouveaux usages et besoins de la ville au XXI^e siècle. Adaptation au changement climatique et recherche de croissance économique sont liées et la transformation spatiale des villes existantes s'impose comme une condition de leur réussite économique.

L'adaptation formulée en réponse aux problèmes soulevés pense avant tout les moyens de garantir la continuité des usages et des fonctions de la ville telle qu'elle existe déjà. L'impératif d'action urgente face au changement climatique est soutenu par un discours sur la raréfaction des ressources naturelles (eau, terres arables) mais aussi, au XXI^e siècle, des ressources financières des villes qui doivent attirer les capitaux et trouver des sources de revenus alors que les subsides de l'État central faiblissent et que les villes sont incitée à « l'entrepreneurialisme » (Pinson, 2020, p. 93). L'adaptation doit permettre d'assurer la poursuite du développement urbain et de la croissance économique dans des villes de plus en plus denses, en modifiant les règles d'urbanisme (Nairobi 2030), en redéveloppant des friches (Imagine Boston 2030) et en construisant sur la mer (Hong Kong 2030+) car toutes les villes espèrent continuer de croître sur un territoire fini. Et pour ce faire, les projets de ville grignotent de plus en plus sur les espaces à risques. Les projets anticipent donc en même temps les moyens de résister aux catastrophes climatiques futures grâce à des dispositifs architecturaux, urbains et techniques préventifs, principalement face aux risques d'inondations (surélévation, digues, drainage). À Hong Kong 75% des sols sont impropres à la construction, par leur relief principalement, alors que les planificateurs font un constat délicat :

« Il y a un besoin urgent de terrains aménageables pour le logement, les activités économiques et les équipements collectifs. En même temps, il y a une demande toujours croissante de la part de la société pour une meilleure qualité de vie. Hong Kong doit réagir stratégiquement et rapidement pour relever ces défis et exploiter de nouvelles opportunités. » (HK2030+, 2016c, p. iii)

Le projet de ville Hong Kong 2030+ serait le moyen de trouver une solution pour répondre à la demande :

« Malgré la présence de nombreuses contraintes, il faut trouver des terrains développables supplémentaires pour remédier à la pénurie de terrains et d'espace pour divers usages, pour répondre aux besoins de notre population et de notre économie croissantes, et pour répondre aux aspirations de la communauté à un cadre de vie de qualité. » (HK2030+, 2016d, p. 16)

À Boston l'urbanisation, très ancienne, s'étend jusqu'aux limites administratives de la ville ; le projet de ville cherche alors à trouver des moyens de faire croître la surface bâtie compte tenu

des conditions contraignantes. Dans son cas l'identification de « vides » (*gaps*) dans le tissu urbain sert à imaginer le redéveloppement de morceaux de ville pour « recoudre les quartiers séparés par des friches » (IB2030, 2017a, p. 192-197) et ouvrir de nouvelles ressources foncières aux investisseurs. Des terrains inondables sont également ouverts à l'urbanisation :

« De nombreux quartiers étendus se trouvent dans la zone inondable actuelle ou future. Dans certains cas, ces quartiers étendus forment une brèche ou un point d'entrée où les inondations pourraient avoir un impact sur les quartiers existants. Boston s'engage à étudier et à investir dans des protections climatiques à plusieurs niveaux qui préparent ces quartiers étendus aux risques futurs et, ce faisant, protègent les quartiers existants et créent des opportunités pour que ces endroits deviennent des zones de croissance stratégique en matière de logement et d'emploi. »
(IB2030, 2017a, p. 199)

À Hong Kong des terrains constructibles sont aménagés en avançant sur la mer et le projet de ville inclut des terrains anciennement pollués par l'industrie dans les réserves foncières qui peuvent être rendues disponibles :

« Explorer des moyens innovants pour lever les contraintes techniques et infrastructurelles, comme la déclassification de certaines installations potentiellement dangereuses par la réduction des risques et la levée des contraintes géotechniques. [...] Planifier à l'avance la réutilisation utile des carrières, des décharges ou d'autres utilisations de nature "temporaire" afin de mieux planifier et d'accélérer la libération des sites. » (HK2030+, 2016d, p. 51)

À Nairobi le projet de ville prévoit de développer des territoires à la fois en renouvelant le bâti ancien ou informel de son centre-ville mais aussi en s'étendant jusqu'à ses limites extérieures. La réserve naturelle fait partie des limites administratives de la ville et elle apparaît comme une contrainte. L'aménagement urbain s'étend alors vers la réserve naturelle pour assurer la croissance urbaine et économique tant désirée et les infrastructures routières et ferroviaires qui la longeaient depuis longtemps, la traversent désormais pour assurer l'accès au centre-ville (voir plus loin, Figure 84 p. 385).

Il est important de noter que les rhétoriques de l'urgence et de la nécessité d'agir ne s'arrêtent pas aux portes des projets de ville existante en transformation et servent également des projets de ville *ex nihilo* comme le fait remarquer Ayona Datta à propos du cas de Dholera Smart City en Inde :

« Ce qui est différent à Dholera aujourd'hui, c'est qu'elle est animée par une rhétorique de l'urgence - pour répondre aux défis de l'urbanisation, du développement durable et de l'exode rural, qui justifient l'accélération de l'élaboration de lois, de règlements et de politiques pour

permettre à une nouvelle ville de se matérialiser rapidement [... et] permet d'éviter le débat public et démocratique sur les expulsions massives de citoyens marginalisés de leurs terres et de leurs moyens de subsistance. » (Datta, 2015, p. 5)

Le second ressort des récits défend l'opportunité d'agir à l'instant *t*, et le projet de ville doit se saisir d'une opportunité unique. Il complète l'argument de nécessité qui accompagne les projets de ville existante en transformation pour construire leur légitimité et l'adhésion des habitants et renforce l'impératif d'action. Martin J. Walsh, le maire de Boston le rappelle dans son adresse introductive :

« Boston est à un point unique dans notre histoire. Notre population croît et se diversifie. Notre économie est robuste et dynamique. [...] Les responsabilités de notre ville s'agrandissent à mesure que [...] nous devenons un exemple national dans la préparation face au dérèglement climatique. [...] Le projet guide notre croissance et s'appuie sur nos forces existantes pour créer une ville de qualité pour tous les Bostoniens en 2030, et après.

Maintenant, plus que jamais, les villes jouent un rôle critique pour améliorer les opportunités pour leurs résidents et s'assurer que les avantages de la croissance et des succès économiques bénéficient à chacun. » (IB2030, 2017a, p. 5)

L'argument est repris quelques pages plus loin comme point d'entrée dans la présentation du projet Imagine Boston 2030 :

« Aujourd'hui, Boston est dans une position unique pour créer des emplois de qualité, renforcer notre économie compétitive, ajouter les logements dont notre ville a besoin pour devenir plus abordable et se préparer au changement climatique. » (IB2030, 2017a, p. 11)

La métropole de Bordeaux mettant en œuvre la démarche Bordeaux Métropole 2050 recourt à la même stratégie de mise en récit, encore une fois par la voix du maire :

« Nous sommes confrontés aujourd'hui à des défis majeurs qui demandent des réponses précises et surtout immédiates. Qu'il s'agisse du réchauffement climatique, de la question des mobilités, de la gestion de l'eau et des déchets, ou de l'équité sociale et territoriale, pour ne citer que ceux-là, il n'est plus temps d'attendre. » (Lettre de Nicolas Florian, BM2050, 2019a, p. 20)

La mise en récit des projets de ville, dont l'action est dictée par les thématiques de l'urgence et de l'opportunité, construit une image unidimensionnelle du futur. Celle-ci serait la seule voie et la seule lecture possible des conditions et des possibilités. Les projets de ville recourent à des

stratégies de communication qui ne laissent pas de place à la formulation de contre-récits. Un récit basé sur le risque comme moteur de projet condamne l'émergence de débats sur les ambitions qui façonnent la planification des villes pour les vingt prochaines années et cantonne les discussions aux formes et aux caractéristiques de l'action.

8.2. Accompagner une transformation politique et institutionnelle

L'analyse documentaire et les entretiens menés mettent en évidence la combinaison continue entre le récit d'un programme politique et économique audacieux, la conception, puis la mise en œuvre d'un projet de ville. D'une part chaque projet (de ville) incarne un projet (politique) et les deux s'articulent continuellement. Ils sont liés à des moments politiques charnières (élections, changements de dirigeants) et sont l'objet de stratégies électorales. D'autre part, les projets de ville bénéficient de la création et de la structuration de systèmes de gouvernance *ad hoc* qui témoignent de leur importance pour les représentants politiques. Les statuts exceptionnels dont ils dépendent renforcent le récit d'une transformation conjointe des paysages politiques et territoriaux et permettent aux responsables politiques d'assurer un contrôle direct. Le récit de l'utopie s'augmente donc du récit de l'ambition transformatrice et atteint les structures politiques et institutionnelles. Il inscrit la transformation spatiale au cœur de celle du système socio-politique.

8.2.1. Du projet politique au projet de ville

Les chronologies de chaque projet révèlent comment s'articulent projet politique et projet de ville. L'attention aux liens entre les changements politiques et l'entreprise des projets permet de déconstruire les stratégies discursives qui vantent le potentiel transformateur des projets mais qui dissimulent des réalités plus conservatrices et opportunistes.

Par la chronologie nous reconstruisons la généalogie des plans et des programmes qui ont précédé et conduit au projet de ville, érigé comme porteur d'une transformation en 2030 et au-delà. Mises en regard des discours tenus sur les origines et les ambitions des projets de ville par les responsables politiques, les généalogies font apparaître les stratégies discursives qui associent le projet politique et le projet de ville. Ce dernier soutient un projet urbanistique capable de transformer la ville existante ou de créer une nouvelle ville pour répondre à des ambitions de transformation à la fois sociale, politique et économique. À ce titre, il sert de

support tangible à un discours sur le futur porté par les responsables politiques. Il est utilisé pour accréditer des récits de progrès, de renouvellement ou d'innovation, bénéfiques et indispensables.

À en croire les discours politiques, les projets de ville existante en transformation « *renouvellent* », « *innovent* », « *transcendent* » et « *inventent* », à l'image des programmes politiques qui les font naître. Cependant, il apparaît plutôt que les projets mettent en cohérence et chapeautent un fonctionnement habituel des services de gestion urbaine qui établissent et suivent des plans guides renouvelés régulièrement et de longue date. Ils prennent place à la suite, ou en plus, de documents cadres déjà en vigueur qui s'inscrivaient dans une certaine tradition de documents d'urbanisme standards comme les plans d'occupation des sols, les directives sur le paysage ou les transports. Les villes disposent en effet déjà de documents qui guident la fabrication et la transformation de la ville au quotidien et à moyen terme. La « mise en projet » devient alors le moyen de donner corps à une ambition politique exceptionnelle en la situant dans un fonctionnement ordinaire. Les projets agissent en maître d'orchestre et construisent une cohérence trans-services autour de grands concepts pour le long terme et à l'échelle de leur territoire urbain. Ce sont des horizons-guides pour les diverses politiques urbaines ; ils ne proposent pas un futur transformé au moyen de la ville et de l'espace, mais la ville est le support d'une transformation. Par cette nouvelle échelle et cette nouvelle forme, le projet de ville représente le changement politique en cours et il incarne une « vision » du futur transformé. Le projet politique et le projet de ville sont indissociables.

À Boston, Hong-Kong et Nairobi, les trois projets dépendent d'événements politiques qui tentent de marquer une rupture de continuité pour prouver leur ambition transformatrice. Imagine Boston 2030 est initié à la faveur d'un changement de maire, Hong Kong 2030+ répond à la réaffirmation du pouvoir politique chinois sur l'ancienne colonie anglaise, et Nairobi 2030 se concrétise après un changement de constitution et d'administration à l'échelle nationale. Même pour la métropole de Bordeaux, dont le projet n'est pas opérationnel, la démarche Bordeaux Métropole 2050 est un support de réflexion et une ressource de débats pour l'élection municipale suivante. Malgré des situations apparentes de rupture, l'analyse des discours des documents diffusés couplées aux chronologies montre que les anciens plans et programmes sont souvent incorporés dans les nouveaux. Les récits de renouvellement et de transformation s'appuient donc sur une continuité plus ou moins assumée. Ainsi, si les discours empruntent les

atours de l'utopie en promouvant la rupture et la proposition d'un idéal, en réalité ils s'inscrivent dans des continuités peu porteuses de renouvellement.

À Boston de nombreux plans, parfois estampillés « 2030 », étaient déjà publiés et actualisés en 2015 au sein de certains services de la ville quand Imagine Boston 2030 débute réellement (*Go Boston 2030, Housing Boston 2030, Boston Creates, Climate Ready Boston*). Lors de son élection Martin J. Walsh initie plusieurs programmes visant à répondre au besoin de logements abordables à Boston, dont *Housing Boston 2030*, qui évolue et devient finalement un projet plus vaste de transformation urbaine. Imagine Boston 2030 doit unifier une myriade de plans sectoriels et donner un cap politique cohérent à tous les services de la ville. Le maire, déjà très présent dans le quotidien des Bostoniens²⁸⁷, apparaît à chaque étape clé du projet de ville, participe à des réunions publiques de concertation, inaugure les premières expérimentations et les équipes de conceptions sont placées directement sous sa direction²⁸⁸. Dans Imagine Boston 2030, ces plans sont désignés comme des « *plans de soutien* » (*supporting plans*) et le projet de ville bostonien, plutôt que de les remplacer, les cite et les incorpore dans le projet général mené par le maire Marty J. Walsh (IB2030, 2017a, p. 40-45).

À Hong Kong le secrétaire du Bureau du Développement rappelle que le projet Hong Kong 2030+ est une évolution de Hong Kong 2030, un projet précédent (déjà similaire à un projet de ville). Mais il revendique une approche qui, bien que « *construite sur des plans stratégiques précédents* », est un schéma directeur qui « *transcende les générations et les mandats politiques* » (HK2030+, 2016c, p. iii). Le précédent plan faisait la liaison entre la rétrocession (et donc la période coloniale) et la nouvelle période de transition qui s'engageait (la réintégration à la Chine) en mettant en balance son nouveau statut de « *morceau du pays en développement le plus rapide* » et le fait de « *maintenir les forces constituées dans le passé [avant la réunification]* », c'est-à-dire de conserver un fonctionnement qui intégrait l'héritage socio-politique britannique à la nouvelle tutelle chinoise (HK2030+, 2007, p. ii). Il affichait l'incertitude d'un futur « *peu susceptible de se dérouler exactement comme nous le prévoyons* ». À sa suite, Hong Kong 2030+ efface cette position d'entre-deux et d'incertitude, et projette la ville dans un futur définitivement tourné vers la Chine tout en incorporant, comme pour Imagine Boston 2030, de nombreux plans sectoriels élaborés par les bureaux administratifs afin de concevoir le

²⁸⁷ Frederick Wiseman l'illustre dans son film *City Hall*, 2020, Zipporah Films.

²⁸⁸ Voir l'organigramme des services Bostoniens, Figure 52 p. 254.

projet de ville²⁸⁹. Finalement, « *Hong Kong 2030+ représente la vision du gouvernement* » (HK2030+, 2016d, p. 1).

À Nairobi les années de crise politique (2007-2013), suite à la fin d'un régime autoritaire, ont laissé un paysage morcelé de plans et de stratégies de planification sur lesquels le projet Nairobi 2030 s'est appuyé dans l'optique d'afficher un programme de progrès après des débuts difficiles. Le projet de ville se place comme une solution qui apporte une cohérence à la chronologie des événements et ancre l'ensemble des décisions de planification et les orientations retenues dans une même logique quand bien même celle-ci relève davantage du labyrinthe rapiécé²⁹⁰. Le projet est réputé « *donner un cadre qui a manqué depuis l'expiration en 2000 de la Stratégie de croissance métropolitaine de Nairobi produit en 1973* » (Nairobi 2030, 2014a, p. v). Il est annoncé comme le « *projet prioritaire* » de l'administration du gouverneur de Nairobi City County (Dr. Evans Kidero) bien que celui-ci ait été élu après la contractualisation avec l'Agence de Développement Japonaise qui est en charge de la conception du projet. Nairobi 2030 fait le récit d'un nouveau départ, une « *nouvelle étape* », voire un « *jalon* » (*milestone*) qui en engage d'autres dans le but de « *résoudre les défis qui ont barré le chemin d'un aménagement urbain planifié et ordonné réussi* ». Le projet de ville doit « *débloquer le potentiel de développement de la ville et faire de Nairobi une véritable icône du développement durable* » (Nairobi 2030, 2014a, p. v). Mais il reste marqué par les plans précédents et « *s'aligne avec Kenya Vision 2030 (2007), Nairobi Metro 2030 (2008), SPC-NMR (2013), Constitution (2010), Acts (2012), Urban Areas and Cities Act (2014)* » (Nairobi 2030, 2014a, p. v), considérant même que certains plans sont des « *plans parapluie* » pour le projet de ville (Nairobi 2030, 2014a, p. ES.3).

Bordeaux Métropole 2050 (BM2050) à l'initiative du maire de Bordeaux, est co-construit avec le conseil métropolitain. Lors de son lancement en 2018, Alain Juppé présente la « *mission prospective* » comme le moyen de provoquer des débats sur ce que les habitants de la métropole veulent pour le futur sur de grands sujets de société. Chaque candidat aux élections municipales en 2020 doit pouvoir s'en saisir, la démarche BM2050 devant « *nourrir les*

²⁸⁹ *A Clean Air Plan for Hong Kong, Hong Kong Blueprint for Sustainable Use of Resources 2013-2022, A Food Waste and Yard Waste Plan for Hong Kong 2014-2022, Energy Saving Plan for Hong Kong's Built Environment 2015~2025+, Climate Change Report, Biodiversity Strategy and Action Plan, Climate Action Plan, A SGR Strategy* (HK2030+, 2016a, p. 7).

²⁹⁰ Voir la chronologie détaillée, p. 280.

programmes électoraux » de manière transpartisane²⁹¹, et il prend de l'avance par rapport aux plans précédents qui suivaient l'élection et programmaient les changements urbains²⁹². Michèle Laruë-Charlus, conseillère du maire, l'appuie dans sa volonté de ne « *plus se contenter de projets de mandature à court terme [car] le temps est venu d'un projet métropolitain d'envergure pour le court et moyen terme. Horizon 2050* » (BM2050, 2019a, p. 16). Pour Érik Orsenna pourtant, il s'agit de prolonger « *le dialogue fertile entre la vision d'un homme [Alain Juppé] et l'attente de la population* », laissant deviner l'influence marquée de l'ancien maire de Bordeaux sur un projet métropolitain pas tellement déconnecté des projets de la mandature (BM2050, 2019a, p. 14). Patrick Bobet²⁹³ rappelle que, bien que « *soutenue par l'ensemble des groupes politiques à l'assemblée métropolitaine* », BM2050 reste « *voulue par Alain Juppé* ». La démarche aurait même « *devancé la demande de dialogue et de débats exprimée aujourd'hui par la société française* ». Patrick Bobet et Alain Anziani²⁹⁴ s'accordent sur le fait que BM2050 « *constitue une feuille de route de [leurs] ambitions, un fil rouge de [la] volonté publique* » et que « *la campagne des élections municipales qui va s'ouvrir prochainement [est] l'occasion [pour les candidats] de [s'] approprier cette réserve de propositions* » (BM2050, 2019a, p. 18-19).

Les projets de ville *ex nihilo* s'affirment en tant que projets de partis et d'hommes politiques qui veulent marquer l'espace et l'époque de leur entrée et de leur mandat. Pour cela, ils se réapproprient des plans entamés ou ils amorcent des projets radicaux afin de laisser une empreinte.

Amaravati formule une forme d'absolu de la conjonction entre projet politique et projet de ville puisqu'il est entrepris comme symbole d'une d'autonomisation politique d'un État indien redessiné et laissé sans capitale. Le premier Ministre en chef élu en 2014 (N.C. Naidu) en fait le fer de lance de sa réponse à la bifurcation²⁹⁵ de l'Andhra Pradesh. Il initie le projet de ville qui

²⁹¹ DUBOURG Stella (27 février 2018), « Alain Juppé : "Penser, imaginer et rêver le Bordeaux de 2030-2050" », *Sud Ouest [en ligne]*.

²⁹² Représentés à Bordeaux par les grands chantiers urbains et politiques menés pendant les mandats d'Alain Juppé et qui ont fait l'objet de publications entre urbanisme, politique et poésie.

²⁹³ Président de Bordeaux Métropole et maire du Bouscat en 2019 (UMP-LR).

²⁹⁴ Premier Vice-président de Bordeaux Métropole et maire de Mérignac en 2019 (PS).

²⁹⁵ Nom utilisé en Inde pour désigner la scission des États fédérés dessinés dans les années 1950 suite à la décolonisation, en nouveaux États plus petits.

incarne son ambition suite à la nouvelle situation politique : il fonde une ville-capitale *ex nihilo* pour l'Andhra Pradesh résiduel qui combine tous les attributs de ville « mondiale » moderne avec la culture identitaire hindoue et bouddhiste chère au parti politique Telugu qu'il représente. N.C. Naidu affirme, par le projet de ville, son pouvoir et sa position politique dominante à ce moment-là, après la bifurcation. Amaravati subit cependant les affres de l'alternance politique et se voit transfiguré tandis que l' élu sortant n'a pas été reconduit contre son adversaire dont les idées en termes d'aménagement du territoire et de politique sont opposées. Y.S.J. Reddy, le second Ministre en chef élu en 2019, revient sur l'idée de capitale unique promue par son prédécesseur et tente de ventiler les fonctions étatiques entre une capitale législative (Amaravati et son « *civic center* »), une capitale exécutive (Visakhapatnam) et une capitale juridique (Kurnool)²⁹⁶ ; il condamne ainsi la réalisation du projet de ville.

En Chine, la programmation urbaine et territoriale dépend des plans quinquennaux nationaux édités par le Parti Communiste Chinois (PCC). Le projet Xixian New Area en fait l'illustration et témoigne des transferts de tutelle du projet de ville au gré des évolutions des ambitions politiques et économiques, de l'échelle locale à celle de la province du Shaanxi puis de l'État central. D'abord initié comme une fusion métropolitaine aux enjeux strictement métropolitains et régionaux des deux centres économiques Xi'an et Xianyang dans les années 2000, la province manifeste son intention de contrôler le développement du projet de ville avant qu'il ne soit finalement inscrit au titre des enjeux nationaux par le PCC. Il devient alors bien plus qu'un projet de développement économique local et prend l'étoffe d'un symbole qui doit présenter et démontrer la réussite économique, le savoir urbanistique et les performances technologiques chinoises. Le projet de ville se déploie alors comme la marque et la mise en œuvre d'un programme politique et géostratégique national et incarne la mise en œuvre d' « *urbanisme aux caractéristiques chinoises* ». Cette promesse imbrique étroitement les projets politiques et urbanistiques en étendant le slogan du Parti Communiste Chinois, un « *socialisme aux caractéristiques chinoises* », au domaine de l'aménagement urbain.

Masdar City arrive dans l'actualité de l'Émirat d'Abou Dhabi en 2007²⁹⁷. Le projet de ville est annoncé officiellement et repris par les agences de presse internationales lors du sommet World

²⁹⁶ Press Trust of India (21 janvier 2020), « *Andhra Pradesh Assembly Passes Bill to Establish Three Capitals* », *Hindustan Times* [en ligne].

²⁹⁷ HAIDER Haseeb (9 mai 2007), « *Clean Energy Firms to Get 100pc Ownership Rights* », *Khaleej Times* [en ligne].

Future Energy le 21 janvier 2008. L'ambition de Masdar City est de développer des compétences technologiques à forte valeur ajoutée et propose un prototype grandeur nature pour faire la démonstration de nouvelles technologies appliquées à un environnement urbain. La construction de Masdar City par l'entreprise Mubadala (fondée en 2006), parmi d'autres projets estampillés « Masdar », doit permettre à l'Émirat de diversifier son économie entièrement dépendante de l'extraction pétrolière et fragilisée après la chute des cours du pétrole qui a suivi la crise financière mondiale de 2008²⁹⁸ :

« De l'aveu même de son président, Dr Sultan Al Jaber, ce conglomérat d'entreprises dédiées aux énergies nouvelles [Masdar Initiatives], qui toutes appartiennent à la société d'investissement Mubadala Development Company, concrétise la volonté de l'Émirat de se positionner comme un leader global de ce secteur. »²⁹⁹

Le projet de ville apparaît également la même année, en septembre 2007, dans les documents de la stratégie *Plan Abu Dhabi 2030* (Masdar City, 2007b). Celle-ci concrétise la volonté de transformation de l'Émirat par Khalifa ben Zayed Al Nahyan, conseillé par son frère Mohammed ben Zayed Al Nahyan (connu sous l'acronyme MBZ, « véritable homme fort de la fédération des EAU »³⁰⁰). Masdar City incarne le désir de moderniser l'Émirat au moyen d'investissements dans les technologies contemporaines, les nouvelles sources de production d'énergie et dans l'industrie du tourisme (en compétition avec l'Émirat voisin de Dubaï) afin d'attirer des investissements étrangers en promettant des zones économiques spéciales, franches, et exemptes des règles de protectionnisme économique en vigueur aux Émirats Arabes Unis. Le déploiement diplomatique et économique de Khalifa ben Zayed Al Nahyane n'est pas sans rappeler celles de son père, Zayed ben Sultan Al Nahyane, qui dès les années 1970 commande le développement de la ville d'Abou Dhabi qu'il finance grâce aux exploitations pétrolières³⁰¹. En continuité, le projet de ville Masdar City permet à ses dirigeants de concrétiser leurs ambitions de conquête économique et diplomatique, et d'affirmer leur force d'action dans un domaine de dure compétition.

²⁹⁸ Sans auteur (22 janvier 2009), « Abou Dhabi ne renonce pas à sa ville zéro carbone », *Le Monde*.

²⁹⁹ PIALOT Dominique (22 janvier 2009), « Masdar City, en plein désert, ville sans voiture, sans déchets et sans CO₂ », *La Tribune*.

³⁰⁰ AYAD Christophe, et BARTHE Benjamin (12 mai 2020), « "MBZ", le véritable homme fort du Golfe », *Le Monde [en ligne]*.

³⁰¹ Voir 6.2.3 *Le développement urbain d'Abou Dhabi*, p. 195.

Qu'il s'agisse de transformer l'existant ou de créer *ex nihilo*, le projet de ville fait avant tout la promesse d'une amélioration, d'un renouvellement, d'une nouveauté. Par conséquent les deux types de projet de ville ne s'opposent pas dans les stratégies et les postures adoptées. Le projet de ville à moyen et long terme contient une potentialité bénéfique et les discours des responsables politiques s'attachent à valoriser l'idée d'un futur différent (transformé ou nouveau) qui se concrétiserait dans l'espace urbain.

8.2.2. Nouvelles structures de gouvernance

La promesse d'un renouveau, d'une évolution ou de la création d'une ville du futur inscrite dans un projet politique de long terme s'accompagne de structures de gouvernance *ad hoc*. Elles donnent une autonomie aux équipes de conception et servent l'image du projet de ville en lui attribuant un statut indépendant des pratiques passées ou ordinaires. De telles structures autonomes assurent la légitimité des équipes en charge de la planification lorsque le contexte politique est en évolution puisqu'elles en sont éloignées. Mais l'entrée des groupes privés dans les équipes de conception, voire le pilotage de la gouvernance et de la conception par des entreprises de consultants et des groupes industriels interrogent la répartition du pouvoir de décision dans la planification des villes du futur.

Dans les projets de ville existante en transformation, le changement des modes de gouvernance des projets est un sujet de haute importance et se trouve au cœur des récits comme une preuve d'ouverture des possibles. Il permet notamment de remettre en cause l'inaction passée dans une municipalité en l'attribuant au moins partiellement à une logique structurelle. La mise en place de nouvelles équipes assure la crédibilité du projet, hors des manquements passés. Les groupes de conception ne dépendent alors plus des services municipaux et métropolitains classiques et bénéficient d'un statut exceptionnel, et cette indépendance doit leur permettre une action et un regard transversaux pour imaginer et planifier la transformation à long terme. Le recours à des consultants extérieurs est fréquent et justifié par un besoin de décroquer les services, de bénéficier d'un regard neuf et objectif, et de garantir la légitimité de l'équipe conceptrice. De plus, cette dernière est généralement placée directement sous la responsabilité du dirigeant élu et elle échappe aux concurrences hiérarchiques entre services administratifs.

L'un des objectifs d'Imagine Boston 2030 est de générer une coopération renforcée entre les services municipaux grâce à la tierce partie du Bureau Imagine Boston 2030. Placé directement

sous la supervision du Bureau du Maire, il est coordonné par Natalia Urtubey qui « *essaie d'établir des pratiques communes de collaboration afin d'atteindre des objectifs à l'échelle de la ville* »³⁰². Il agit en clef de voûte d'une équipe composée d'une part de représentants de la municipalité et, d'autre part, d'une équipe de consultants privés dirigée par HR&A Advisors qui coordonne des équipes de conception en sous-traitance (Utile Architecture et autres). Le recours à des consultants privés est justifié par un besoin de tierce partie neutre capable de questionner des pratiques ancrées dans les services municipaux. La remise en cause des modes de gouvernance et de décisions est au cœur du projet Imagine Boston 2030 dans lequel, en définitive, « *ce qui a le plus changé c'est la manière dont la ville collabore* »³⁰³.

La démarche Bordeaux Métropole 2050 s'organise avec une « *petite équipe* », une « *structure légère* », un format que la responsable de la mission prospective Michèle Laruë-Charlus considère « *impeccable* » (BM2050, 2019a, p. 16). Elle est composée de cinq personnes placées sous l'autorité d'un comité de pilotage rassemblant 17 élus et d'un comité de suivi de sept personnes élus ou experts (BM2050, 2019b, p. 3-5). L'équipe réduite organise en réalité la distribution des rôles aux nombreux sous-traitants (organismes publics et prestataires privés) qui animent des ateliers (dont celui conduit par le Forum Urbain durant plusieurs mois), organisent des expositions et des événements (conférences, *pitchs*, interventions dans les écoles) et réalisent des études et des sondages (Camion du futur, enquête IFOP). La démarche Bordeaux Métropole 2050 emprunte donc une forme de gouvernance détachée du travail et de l'organisation habituelle des services métropolitains et offre une tribune politique à ses représentants élus, notamment Patrick Bobet et Alain Anziani après le départ d'Alain Juppé de la mairie de Bordeaux.

À Nairobi la refonte du système gouvernemental national et de la structure territoriale et administrative sont à l'origine de l'étude et du projet pour le comté urbain. Le nouvel échelon territorial et politique créé par la réforme territoriale (le comté) redonne un souffle aux potentialités de transformation. Cependant, en 2012, les services administratifs ne possèdent pas les compétences pour coordonner et concevoir un projet de ville pour Nairobi. Le gouvernement national contractualise alors avec l'Agence de développement japonaise (JICA) pour réaliser les études et la conception d'un projet pour le comté urbain de Nairobi. Ce

³⁰² Natalia Urtubey (Cheffe de projet Imagine Boston 2030), entretien janvier 2019, Boston.

³⁰³ *Op cit.*

partenariat doit fixer des objectifs, des méthodes et des moyens mais aussi apporter des compétences et l'aide d'experts extérieurs qui les transféreront aux instances locales à terme :

« Le transfert de technologie sera effectué entre les autorités kenyanes et les experts japonais au cours du projet. [...] Le plan de développement des compétences fait partie du master plan urbain, donc le plan de développement des compétences couvre non seulement le programme de développement des compétences à court terme pendant le projet, mais s'étend également à moyen et long terme après le projet. » (Nairobi 2030, 2014a, p. 3.53)

La délégation à un prestataire extérieur pour la réalisation du projet de planification stratégique met en valeur l'ambition de progrès que doit incarner Nairobi 2030 car elle prévoit l'acquisition de compétences et la mise en œuvre de savoirs urbanistiques qui sont réputés manquer au jeune comté urbain. Le projet apporte donc, par sa forme de gouvernance, le moyen de concevoir un projet de ville rapidement après la réforme administrative et politique, et d'acquérir les capacités de gestion et de planification qui lui manquaient.

A contrario, Hong Kong possède des compétences de gouvernance aguerries depuis la rétrocession en 1997. Le gouvernement, centralisé et contrôlé en partie par le PCC, confie la gestion du projet de ville aux services classiques de développement et d'urbanisme du territoire par l'intermédiaire desquels des « experts » ont été consultés pour orienter les stratégies :

« Il est composé principalement d'universitaires, de professionnels et d'experts/représentants de divers secteurs tels que l'économie, l'architecture, l'ingénierie, la planification, la topographie, le social et l'environnement. »³⁰⁴

Les experts mobilisés sont déjà liés depuis longtemps aux services gouvernementaux de Hong Kong tant les services de gouvernances sont imbriqués avec des groupes d'ingénierie et de conseil en partie privés. Le projet Hong Kong 2030+ entérine alors leur capacité à influencer les choix politiques.

Les projets de ville *ex nihilo* s'insèrent principalement dans des évolutions des structures politiques nationales et participent à rebattre les cartes des autorités politiques compétentes pour la planification urbaine et territoriale, entre l'échelle locale et nationale. Certains changements politiques transfèrent les pouvoirs de l'État central aux provinces comme à Konza

³⁰⁴ Site internet officiel de Hong Kong 2030+, url : https://www.hk2030plus.hk/about_a.htm.

Technopolis qui bénéficie directement de la décentralisation inscrite dans la constitution kenyane de 2010 et dans la loi d'aménagement du territoire et d'administration des comtés en 2012 (Nairobi 2030, 2015, p. 35), à la manière du projet Nairobi 2030. Konza Technopolis soulève cependant de futurs conflits potentiels de gouvernance et de responsabilité administrative. Le projet est situé dans le comté de Makueni à l'intersection avec les comtés de Machakos et Kajiado³⁰⁵. Les comtés ont la responsabilité de la planification et du développement de leurs aires urbaines et rurales depuis 2010 et la localisation de Konza Technopolis pourrait générer des conflits pour la construction d'infrastructures partagées qui traversent les trois comtés (Nairobi 2030, 2015, p. 84). Mais, le projet est piloté par une administration spéciale (*Konza Technopolis Development Authority, KoTDA*) qui contractualise avec les consultants et les entreprises de conception et de construction privées encadrées par l'entreprise de conseil HR&A Advisors (comme *Imagine Boston 2030*). La KoTDA devra restituer ses prérogatives aux autorités locales au terme de dix années de développement (soit vers 2024) (Konza Technopolis, 2013b, p. 34). Le projet est donc piloté entièrement par des entreprises privées qui ont contractualisé avec le gouvernement national pour la conception et la réalisation des premières phases ; une autorité temporaire qui sera transmise aux comtés ruraux qui devront ensuite assurer la pérennité de son rôle et de son fonctionnement.

À l'inverse, d'autres cas montrent la réaffirmation des pouvoirs centraux nationaux sur le développement et la planification des aires urbaines (Xixian New Area, Amaravati). Le projet Xixian New Area illustre la lutte pour le contrôle de la réalisation et de la gestion des nouvelles villes planifiées entre les pouvoirs locaux (municipaux) et l'État, confondu avec le PCC. Les membres du PCC doublent toutes les institutions mais perdent en autorité et en contrôle face à des municipalités qui parfois disputent leur autonomie à la faveur de leur importance démographique et de leur réussite économique. *In fine*, la structure de gouvernance de Xixian New Area montre l'échappement du contrôle du projet par les villes de Xi'an et Xianyang et sa reprise par le PCC et la région du Shaanxi pour le développement urbain et la gestion stratégique des investissements industriels et économiques³⁰⁶.

Le cas d'Amaravati combine les deux phénomènes : tandis que le projet émane de la volonté directe du premier Ministre en chef élu et s'accompagne de la création d'une nouvelle

³⁰⁵ Notamment les routes et les gares desservant le site, voir le plan p. 239.

³⁰⁶ Voir détails dans 6.1.3 *Des logiques territoriales en prise avec une structure gouvernementale*, p. 179.

administration et d'une nouvelle aire territoriale (la Région Capitale sous l'autorité de l'*Andhra Pradesh Capital Region Development Authority, APCRDA*), la conception du projet est confiée à un consultant privé (Surbana Jurong) par le biais d'une collaboration avec le gouvernement de Singapour. La planification de la région capitale qui comprend le site d'Amaravati modifie donc la structure territoriale et administrative préexistante (associée aux aires urbaines des villes de Vijayawāda, Guntur, Tenali et Mangalagiri (VGTM)) en recréant une échelle administrative plus grande et placée directement sous l'autorité de l'État d'Andhra Pradesh (Amaravati, 2015d, p. 11) et elle place les choix de développement dans les mains d'un prestataire privé. Le projet de ville Amaravati met en lumière le rôle et l'importance des consultants privés dans la conception des projets de ville *ex nihilo* et interroge les liens entretenus entre l'action et l'ambition politique et le conseil d'entreprises privées. Sans les investisseurs privés attirés par la place qui leur est accordé dans les plans singapouriens, Amaravati est une coquille vide. Le récent changement de Ministre en chef en Andhra Pradesh le démontre. Opposé à la construction d'Amaravati, lors de son élection Y.S.J. Reddy a rompu les contrats de partenariats publics-privés et de nombreux investisseurs se sont retirés du projet très rapidement³⁰⁷.

En plus de la fragilité des intérêts spéculatifs qui laisse les projets de ville à la merci des investisseurs privés, l'insertion de groupes de consultants-investisseurs privés dans les équipes de conception et de gouvernance réduit parfois le rôle des autorités politiques à des « bureaux de validation » dépossédés de tout pouvoir régulateur lorsque le poids des investisseurs et l'influence des consultants renversent les hiérarchies de décision :

« Prenant Bangalore en Inde comme cas d'étude, [Goldman] montre comment les communautés périurbaines ont été au centre de la "fabrication des villes globales mondiales" mais aussi comment le processus d'acquisition des terres et de dépossession redessine l'État provincial. Transformer les anciennes bureaucraties en "guichets uniques" pour l'approbation et la facilitation de projets d'investissement étrangers a possiblement contribué, tout en l'affaiblissant, au processus de décentralisation et de démocratisation en Inde. » (Watson, 2014, p. 227)

Masdar City est dirigé par une entreprise d'État, mais interroge la pénétration des intérêts privés dans la conception de la ville puisqu'il repose sur la mise en œuvre d'un ensemble de

³⁰⁷ LASANIA Yunus Y. (21 novembre 2019), « *With projects scrapped, Jagan Reddy undoes Naidu's vision of Amaravati* », *Lime Mint [en ligne]*; NICHENAMETLA Prasad (13 novembre 2019), « *Jagan govt dumps Naidu project to develop Singapore-like financial hub in Amaravati* », *theprint (blog)*.

technologies et de services qui appartiennent à des multinationales privées et pour lesquelles le projet de ville est seulement un espace d'exposition. Les entreprises qui investissent détiennent des pouvoirs de décision et d'influence importants sur le développement du projet, bien qu'il soit partagé avec l'entreprise émiratie Mubadala dont le rôle est de faire coexister ces intérêts pour promouvoir une innovation (urbaine pour « l'initiative Masdar City ») qui lie intérêts économiques et politiques au profit du développement économique de l'Émirat d'Abou Dhabi.

Les projets de ville mettent en jeu la complexité des organisations politiques et territoriales propres à chaque pays et opposent les échelons administratifs qui en revendiquent l'autorité. La création d'instances hors des circuits classiques de gouvernance (équipes de conception *ad hoc*, bureaux parallèles, autorités administratives temporaires) est une tentative d'échapper à ces oppositions internes et sert à inclure des acteurs traditionnellement à l'écart des circuits politiques mais de plus en plus intégrés aux décisions (entreprises de conseil, experts internationaux). La porte ouverte au secteur privé pour conseiller les responsables politiques et les autorités publiques produit des formes de gouvernance urbaine qui lient étroitement les intérêts publics et privés. Le recours toujours plus grand au secteur privé pour financer, et l'intervention généralisée d'experts privés pour concevoir les projets de ville, interrogent la nature et les principes de production de l'espace urbain dans les villes planifiées au XXI^e siècle. En visant la transformation totale par l'urbanisation de grands espaces, les commanditaires et les concepteurs de villes *ex nihilo* pèsent en effet sur les conditions sociales, économiques et politiques des régions et des États. Le déplacement des habitants, l'appropriation des terres, les droits exceptionnels accordés aux investisseurs et finalement la construction *ex nihilo* d'une ville changent durablement et profondément les conditions socio-politiques initiales, creusent généralement les inégalités – processus déjà inhérent à la production capitaliste de l'urbain (Pinson et Reigner, 2017, p. 9) – et abîment les structures politiques. Dans les projets de transformation, les projets de ville ouvrent plus grand la porte aux intérêts privés dans les pouvoirs de gouvernance et de production urbaine qui « confèr[ent] la priorité à la croissance économique » (Rousseau, 2013) et « participent à l'intensification des inégalités socio-spatiales et de la fragmentation des villes » (Béal, 2014). L'arrivée et la multiplication d'acteurs aux intérêts particuliers dans la planification urbaine inscrit leurs intérêts dans la production des espaces urbains pour longtemps.

8.3. Façonner l'idée d'une ville idéale

Nous avons défini l'utopie par sa capacité à rompre d'une part avec un ordre existant et d'autre part à proposer une autre réalité, idéale. La mise en récit des projets de ville intègre ce second aspect et s'accompagne de représentations discursives et illustratives de la ville idéale planifiée. D'abord les « visions »³⁰⁸ du futur circulent sous forme de slogans qui vantent des représentations idéalisées des transformations politique, sociale et économique s'incarnant dans le projet de ville. Ensuite, aux visions du futur idéalisé s'ajoute un vocabulaire superlatif abondant qui, lui, vante le perfectionnement et les qualités exceptionnelles des villes du futur planifiées. Enfin, la mise en récit intègre des descriptions de la ville du futur du point de vue des habitants et des usagers. Ces récits fabriquent la figure d'un habitant idéal, et renvoient à une trame type de stratégies de communication qui reposent principalement sur la mise en scène de l'expérience du quotidien dans la ville planifiée.

8.3.1. Fédérer autour d'une vision

Les visions synthétisent, dans des formules générales et des slogans, l'ambition de transformation et l'idéal anticipé. La ville transformée est rappelée comme un des piliers d'un programme politique et forme une allégorie de celui-ci. Les visions sont performatives. Elles véhiculent les représentations du futur comme s'il était déjà réalité et elles utilisent des expressions indéterminées qui favorisent l'universalité et le consensus (Buletti, 2011, p. 13-14). Elles font très peu part des aspects spatiaux et esthétiques précis mais appuient les dimensions compétitives et qualitatives attribués aux projets. L'espace urbain planifié devient le support d'un développement économique et d'une attractivité d'investisseurs et d'habitants. Chaque vision est suffisamment générale pour être déclinée à toutes les échelles. Au cœur des discours sur les projets de ville, son expression sert de pilier dans l'articulation des composantes du projet : ambition économique, sociale, industrielle, politique, spatiale et esthétique. Les slogans ponctuent des documents promotionnels souvent longs et peu attrayants, et ils distillent le discours politique que le projet de ville concrétise. La « vision » fédère autour d'un futur qui s'incarne dans le projet de ville.

Un des slogans pour Amaravati affirme l'ambition politique qui préside au projet de ville mais en dit peu sur la représentation du futur. Il fait usage de l'emphase comme une preuve de

³⁰⁸ Nous reprenons ce terme très employé dans les documents promotionnels des projets de ville.

volontarisme et d'action politique forte et déterminée mais non caractérisée. Plus qu'un idéal de ville, c'est un idéal de l'action qui est véhiculé, la ville ne possède pas encore de forme et de caractéristiques spatiales et esthétiques :

Amaravati : « *Give shape to the spectacular vision we have.* » (Amaravati, 2017, p. iii)

D'autres slogans précisent les intentions : « *être une smart city pionnière en Inde* », « *créer une identité unique pour la nouvelle capitale* » et « *conserver les atouts verts et propres du site de construction dans le nouveau plan pour la ville* » (Amaravati, 2015b, p. 76). Ces slogans qui énoncent la vision du projet sont un exemple caractéristique des discours promotionnels des projets de ville. Ils mobilisent des objectifs consensuels qui rassemblent et fédèrent les habitants en faveur du projet. De la même façon, les visions d'Imagine Boston 2030 et de Nairobi 2030 laissent peu de place à la contestation puisqu'ils promeuvent une meilleure qualité de vie, et le dynamisme et la compétitivité économique pour « les générations futures » :

Imagine Boston 2030 : « *This plan sets a vision for the city we want to be in 2030: a place where Bostonians live in vibrant neighborhoods, where all residents are able to participate in the city's dynamic economy, and where one of our most significant resources—our waterfront—is prepared to thrive for generations to come.* » (IB2030, 2017a, p. 24)

Nairobi 2030 : « *Overarching vision: A globally competitive and prosperous nation with a high quality of life by 2030.* » ; « *Nairobi 2030: An Iconic and Globally-attractive City Aimed at Regional Integration and Sustainability.* » (Nairobi 2030, 2014b, p. 6.7; 6.12)

Afin d'incarner les projets dans l'espace et dans le temps, les visions se saisissent d'éléments du présent ou des premières réalisations visibles. La valorisation du présent favorise le sentiment de réalité d'un projet de ville planifié pour le long terme. Ainsi, prenant le contre-pied d'un constat de « cloisonnement » dans le fonctionnement institutionnel et urbain de la métropole de Bordeaux, Jacques Mangon, alors Président de Bordeaux Métropole 2050, en fait un tremplin pour associer le projet de ville à un décloisonnement et un fonctionnement plus unifié :

Bordeaux Métropole 2050 : « *Nous voyons bien que ce cloisonnement n'est pas une vision d'avenir.* » (Conclusion de Jacques Mangon, BM2050, 2019b, p. 70)

À l'inverse, Hong Kong 2030+ rappelle que le projet s'appuie avant tout sur des qualités contemporaines de la ville qu'il s'agit de maintenir et de faire fructifier :

Hong Kong 2030+ : « *Our vision for Hong Kong is that it continues to be a liveable, competitive and sustainable "Asia's World City".* » (Foreword, HK2030+, 2016c, p. iii)

Les visions dans les projets de ville existante en transformation contribuent donc à la mise en récit de l'ambition de transformation et participent de la nécessité de planifier un changement qui s'inscrit dans l'espace urbain. Les visions projettent une image du futur à même de marquer les esprits.

Les discours des projets de ville *ex nihilo* prennent soin d'articuler des ambitions économiques, sociales et politiques de grande ampleur à la réalisation de l'objet urbain. Les projets de ville doivent permettre la création d'espaces propices à l'investissement et afficher un visage nouveau ou renouvelé de la région et des pays qui les portent. Konza Technopolis et Masdar City empruntent la même voie et promeuvent le développement de *hubs* et de laboratoires pour les technologies les plus récentes dans des environnements « durables » et adaptés aux climats locaux. Il se positionnent tous les deux comme des lieux de référence pour les investissements étrangers, une ambition au cœur de leurs visions :

Konza Technopolis : « *Konza techno city is envisioned as a green, smart, inclusive and vibrant African silicon savannah.* » (Konza Technopolis, 2013a, p. 1;7)

Masdar City : « *Vision : To make Abu Dhabi the benchmark for knowledge and collaboration in the advancement of renewable energy, clean technologies and sustainable development.* » (Masdar City, 2019, p. 10)

Les slogans des visions énoncent de manière condensée ce que les documents de communication des projets égrènent et justifient par la suite. Finalement, ils rappellent que les projets de ville sont des projets politiques qui se manifestent par l'urbanisme. Le projet Xixian New Area fait ainsi sa propre synthèse sur son apport au développement de « *l'urbanisation aux caractéristiques chinoises* », un objectif diplomatique de grande envergure qui dépasse la seule réalisation du projet ; et comme Amaravati, Xixian New Area rassemble autour de notions patriotiques :

Xixian New Area : « *Construction of Xixian New Area will help formulate urban development ideas and explore public-interest urbanization with Chinese characteristics.* » (Xixian New Area, 2016f)

8.3.2. Le meilleur des mondes

L'usage de superlatifs irrigue les documents promotionnels. Ils servent à caractériser les projets de ville en comparaison avec les villes existantes passées et présentes. Le mot « idéal » circule très peu dans les discours attachés aux projets de ville et il est évité par le recours aux

expressions d'un mieux et d'un plus. Tout est sujet à maximisation et à amélioration. Dans les documents étudiés (tous en anglais sauf pour le cas de la métropole de Bordeaux) la succession des adjectifs comparatifs (*better, stronger, bigger, cleaner*) alterne avec les superlatifs (*best*, et une infinité de variantes composées avec les adverbes *most, highly*) et les verbes (*to enhance, to optimise, to nurture, to foster, to embrace, to boost, to increase, to improve*). Les superlatifs, les adjectifs comparatifs et les verbes exprimant l'augmentation (qualitative et quantitative) sont révélateurs d'une représentation de l'idéal défini par l'optimisation et le perfectionnement d'attributs divers abondamment quantifiés (vivabilité, dynamisme, qualité de vie, durabilité) bien que faisant référence aux expériences sensibles de l'espace urbain, difficilement quantifiables. Mercer³⁰⁹ et l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques)³¹⁰, entre autres, proposent des indicateurs de la qualité de vie basés sur des données objectivées qui rendent mal compte de la réalité subjective (Okulicz-Kozaryn, 2013, p. 438).

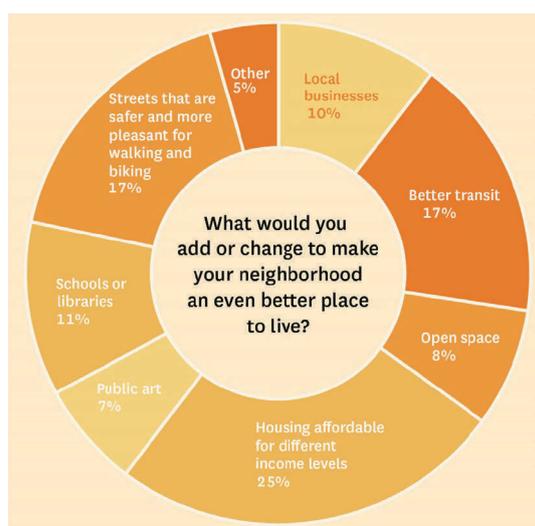


Figure 69 - Imagine Boston 2030 : Graphique représentant les réponses à la question : « Qu'ajouteriez-vous ou que changeriez-vous pour que votre quartier soit un endroit encore meilleur pour vivre ? ».

Les projets de ville existante dans les pays développés déjà à la pointe des critères contemporains d'attractivité et de qualité cherchent à se distinguer et à se singulariser par la perfection. La ville existante sert alors de support aux recherches d'optimisation et d'amélioration. Hong Kong 2030+ capitalise sur ses caractéristiques initiales et cherche par exemple à « améliorer [son] capital environnemental pour une croissance durable » tout en devenant la « ville la plus cosmopolite en Asie » (HK2030+, 2016d, p. 20;44). À Boston c'est à partir d'une étude des forces et des faiblesses que le projet s'organise. Le projet de ville

« renforce l'économie compétitive », « ajoute des logements » et « se prépare pour le changement climatique » (IB2030, 2017a, p. 11). La consultation des habitants accentue

³⁰⁹ *Quality of Living City Ranking*, url : <https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings>.

³¹⁰ *OECD Better Life Index*, url : <https://www.oecd.org/statistics/better-life-initiative.htm>.

l'objectif d'amélioration et de perfectionnement lors d'un sondage en 2016 qui prend pour acquit une qualité urbaine déjà exceptionnelle (Figure 69). Il pose la question « *Qu'ajouteriez-vous ou que changeriez-vous pour que votre quartier soit un endroit encore meilleur pour vivre ?* » et demande aux répondants de trier des choix (IB2030, 2017a, p. 154). Le projet pour la ville n'entend pas transcender la réalité mais vise à optimiser son action et corriger des lacunes identifiées sans intention de transformer ses principes urbanistiques. En revanche il propose de transformer la façon dont la ville « *collabore, finance et agit* » (IB2030, 2016b, p. 47).

Nairobi montre une autre facette des villes existantes en transformation. Située dans un pays en développement son projet vise à refonder en profondeur son organisation urbaine pour se hisser au rang des villes attractives. Elle ne fait pas un pas de côté pour se démarquer mais efface et remplace ce qui ne correspond pas aux standards qu'elle convoite. Nairobi 2030 veut « *débloquer le potentiel de la ville et en faire l'icône du développement urbain durable* » (Foreword, Nairobi 2030, 2014a). L'analyse urbaine des concepteurs ayant conclu à un problème d'ordre structurel pour la ville, sa transformation passe par une refonte des infrastructures urbaines. Le projet organise la mise en œuvre d'une « *structure urbaine idéale* » sur celle existante afin d'améliorer les circulations et créer des hiérarchies entre quartiers. Les transformations sont soutenues par « *la facilitation du développement combiné (bâti et infrastructures) et des partenariats public-privé* » afin « *d'assurer une mobilité de classe mondiale et activer une activité dynamique* » (Nairobi 2030, 2014b, p. 6.12; 9.2 ; 7.11). Avec la mise en œuvre de sa structure urbaine idéale, elle compte produire un espace urbain aligné sur les standards internationaux.

À Xixian New Area, Konza Technopolis, Masdar City et Amaravati, partant de rien, les projets de ville *ex nihilo* planifient la création de villes directement exceptionnelles, perfectionnées et optimales, au risque de se dédire. Au début de sa conception dans les années 2000, Masdar City avait parié sur une ville dont les habitants ne produiraient ni dioxyde carbone, ni déchets (« *zero carbon and zero waste* ») (Masdar City, 2007c), et revendiquait « *la première ville durable* » (Masdar City, 2014, p. 34) pour finalement ne présenter qu'une ville « *qui consomme 40% moins d'eau et d'énergie que d'autres projets aux EAU* » une dizaine d'années plus tard (Masdar City, 2020b, p. 21). Xixian New Area propose la construction de villes mettant en œuvre des « *structures urbaines fonctionnelles améliorées* » qui « *perfectionnent le développement combiné des espaces urbains et ruraux* » afin de faire la démonstration d'un modèle urbain (Xixian New Area, 2016f). Pour le projet Konza Technopolis la structure spatiale retenue est celle qui obtient les meilleures performances selon un ensemble de critères et propose un usage

« *optimal et performant* » du foncier (Konza Technopolis, 2013a, p. 72) mais le récit repose moins sur la maximisation et l'usage de superlatifs et avance simplement ses objectifs selon les thématiques classiques (environnement, transport, gouvernance...). Amaravati, enfin, fait figure de démonstrateur, avec Masdar City, de l'usage foisonnant de superlatifs. Ils rythment l'énonciation des objectifs et des caractéristiques de la ville planifiée entre maximisation des vues sur la rivière Krishna depuis le CBD, maximisation du parcellaire commercialisable, ou la création d'une plus grande variété de logements (Amaravati, 2015a, 2015c). L'objectif est de cumuler les qualités esthétiques, pratiques et commerciales pour acquérir l'avantage du « *premier arrivé et d'une position unique pour se distinguer d'autres centres urbains existants* » (Amaravati, 2015a, p. 66).

Les récits sur la ville du futur reposent sur une comparaison et une évaluation continue à l'aune de l'existant et laissent paraître une représentation d'un idéal à partir d'une critique faible du présent. Ils sont révélateurs d'une tension qui persiste entre un désir d'images de villes du futur idéales radicalement différentes du présent, et celui de planifier des futurs jugés réalistes. Les chiffres et les comparaisons servent à échapper aux critiques d'un idéalisme « hors sol ». Les récits consolident et illustrent donc des projets inscrits dans des impératifs économiques et des ambitions politiques classiques.

8.3.3. La figure de l'habitant idéal

Les projets de ville s'adressent directement aux habitants par la mise en récit de l'expérience du quotidien dans la ville planifiée. La représentation est organisée autour d'activités et de lieux génériques et elle témoigne de la circulation de la figure d'un habitant idéal universel dans les projets de ville. En résumé, c'est principalement un habitant éduqué, consommateur et producteur de richesse. Il est ciblé par les dirigeants et les responsables des projets de ville en recherche de croissance économique, et les récits lui sont donc adressés et sont façonnés pour le convaincre de se projeter dans leur ville future.



Konza Technopolis : « *Within Phase I, you will find integrated urban experiences including technologies, latest advancements in environmental sustainability through Green Architecture and resilient urban design, recycling activities and the development of mass transit and pedestrian focused design.* »
 (Konza Technopolis, 2019b, p. 6)



Amaravati : « *Small pocket parks will complement the city level green spaces to create breathing semi-public gathering.* »
 (Amaravati, 2015c, p. 45)



Masdar City : « *Masdar City is at the crossroads of the emerging markets of the Middle East and Asia, and connects seamlessly to a strong logistics and transport network.* »
 (Masdar City, 2020b, p. 16)

Figure 70 - Représentations du quotidien et leurs descriptions attenantes dans des projets de ville ex nihilo.

La construction de la figure de l'habitant idéal passe par l'accumulation de représentations d'un mode de vie et de situations propres à un groupe social (Figure 70 et Figure 71). Premièrement, les récits se rapportent à l'ambiance de la ville. Les descriptions s'appuient sur des adjectifs positifs évasifs (ville animée, amicale, vivable, *vibrant, friendly, liveable city*), souvent repris dans les visions et les slogans, et dans les titres des documents promotionnels. L'un des objectifs principaux d'Imagine Boston 2030 est par exemple de redonner de la vitalité aux quartiers

résidentiels³¹¹ et Xixian New Area ambitionne de créer des villes vivables et harmonieuses³¹². Deuxièmement, les récits mettent en scène un quotidien organisé autour de certains usages (sport, vie de famille, activité économique et professionnelle, événements festifs et culturels) et les illustrations montrent des situations urbaines collectives à la manière de photographies du quotidien. L'ensemble sert à construire des projets de ville désirables et attractifs :

« Le travail des commerciaux [... donc par extension des documents de communication] n'est pas toujours de clarifier la présentation de cette offre mais plutôt de construire et de modeler les représentations, notamment par la qualification des biens qu'ils présentent. » (Jourdeuil, 2017, p. 145-160)

L'habitant idéal trouve sa place dans des espaces et des lieux qui mettent en valeur des atouts urbains, paysagers et culturels chers aux concepteurs des projets (grands équipements culturels, aménagements cyclables, paysages naturels, quartiers historiques) et qui deviennent les centres névralgiques des récits. Ils sont des emblèmes des choix opérés dans la conception programmatique et spatiale des projets de ville. La rue commerçante et aménagée pour la promenade et la place traversante pour les loisirs et les rencontres font partie des typologies urbaines préférées. Ces espaces représentent un idéal urbain très contemporain : des espaces de circulation sécurisés dédiés aux piétons, agrémentés de plantations décoratives et propices à l'activité professionnelle ou de consommation. Ils concentrent la représentation d'ambiances urbaines valorisées et d'usages privilégiés. Ils sont destinés et parfaitement adaptés à des habitants ayant de telles pratiques et modes de vie. L'idéal qualitatif est donc associé à une combinaison de qualités immatérielles et spatiales.

³¹¹ Voir Tableau 18, p. 408.

³¹² Voir 6.1.5 *Structure spatiale des cinq villes nouvelles*, p. 184.



Bordeaux Métropole 2050 : « 6 étages de la cité administrative permettant de venir travailler, préparer des dossiers administratifs, rencontrer avocats ou notaires pour des conseils, etc. C'est l'administration à portée des nuls ! » (BM2050, 2019b, p. 109)



Hong Kong 2030+ : « To promote neighbourhood convenience, street vibrancy and enhance visual amenity, pedestrian/shopping streets and terraced podium design requiring setback of the first floor of building podia have been proposed along the shopping streets in NDAs, such as Kwu Tung North NDA and HSK NDA. » (HK2030+, 2016d, p. 48)



Hong Kong 2030+ : « Facilitate age friendly public space. » (HK2030+, 2016c, p. 9)

Figure 71 - Représentations du quotidien et leurs descriptions attendantes dans des projets de ville existante.

Bien que suivant sensiblement la même rhétorique pour faire les récits de la qualité de vie, les deux types de projets de villes reposent sur deux stratégies narratives légèrement différentes (Tableau 16, p.353). La promotion des villes *ex nihilo* s'appuie sur une mise en scène d'un espace urbain neuf et parfaitement adapté et optimisé pour les usages génériques de jeunes actifs en bonne santé. Les projets de ville *ex nihilo* mettent en valeur les mêmes usages et pratiques : des entrepreneurs mondialisés qui ont besoin à la fois d'un ancrage spatial local pour atteindre certains marchés ainsi que d'un accès simple et fiable aux autres centres d'affaires mondiaux. Ces profils sont associés avec une certaine image de la qualité de vie : une continuité sociale et spatiale entre les espaces professionnels, ceux de loisirs et les logements, au travers de lieux de sociabilité génériques (restaurants de cuisine internationale, cafés), des espaces piétons (places, trottoirs ouverts aux terrasses), accessibles aux modes de transports doux mais aussi desservis par la voiture et les transports en commun.

	Qualité de vie	Modes de vie et activités
Ex nihilo	Créer une ville idéale pour des catégories précises de personnes (qui travaillent dans les secteurs de haute technologie et de la finance, les investisseurs hyperconnectés et mobiles).	Promouvoir les activités économiques (rendez-vous d'affaires, consommation, tourisme) et des loisirs pour les actifs (sport, éducation des enfants).
Existant	Améliorer la vie des minorités, des marginalisés et des personnes fragiles (personnes âgées, enfants, femmes, classes populaires) tout en valorisant un habitant idéalisé (actif, jeune, entreprenant, sportif, éduqué, mobile).	Promouvoir des comportements spécifiques (transports doux, loisirs urbains) et limiter ceux qui ne sont pas souhaités (automobile).

Tableau 16 -Synthèse des stratégies de communication sur le thème de la qualité et des modes de vie dans les projets de ville

Les projets de ville existante ajoutent à ce récit l'amélioration de la qualité de vie pour les habitants actuels moins privilégiés qui ne correspondent pas au profil type valorisé (handicapés, personnes âgées, minorités ségréguées, classes populaires). En ce sens, la programmation et la conception des transformations spatiales intègrent à leur mise en récit la prise en compte d'un public spécifique. Cela se traduit concrètement par une attention et une visibilité des populations vulnérables et de leur singularité face à l'habitant idéal. À Hong Kong par exemple la « *ville saine* » incite les personnes âgées³¹³ à rester actives en vieillissant et à « *alléger le fardeau des services de santé publics* » ; la conception spatiale promeut les activités sportives et la santé grâce au « *design actif* » (HK2030+, 2016d, p. 29). Nairobi offre un exemple moins positif et doit composer avec une population en grande partie vivant sous le seuil de pauvreté³¹⁴ à qui il est reproché, en sous-texte, le climat d'insécurité (Nairobi 2030, 2014a, p. 2.10). Le projet de ville intègre alors dans ses objectifs les grandes directives de *Kenya Vision 2030* sur le plan social : « *Une société juste et solidaire bénéficiant d'un développement social équitable dans un environnement propre et sûr* ». L'objectif est de « *faire de Nairobi une région africaine de classe mondiale, capable de générer une richesse pérenne et d'offrir une qualité de vie élevée à ses*

³¹³ Hong Kong a une population vieillissante, les plus de 85 ans représentent 2,2% des habitants en 2016 et devraient compter pour 10,1% en 2064 (HK2030+, 2016d, p. 6).

³¹⁴ Entre 15,3% dans la circonscription de Westlands (la zone des ambassades et des ONG où habitent les plus fortunés), à l'ouest du CBD, et 29,8% dans celle de Makadara qui se trouve au centre de la ville (Nairobi 2030, 2014a, p. 2.8).

résidents, à la population du Kenya, aux investisseurs et aux visiteurs » (Nairobi 2030, 2014b, p. 6.9).

L'élaboration d'une figure type de l'habitant de la ville projetée en 2030 entre en résonance avec la fabrication d'un récit sur les bienfaits de la ville qui offre la promesse de sortir de la pauvreté pour les paysans. Or l'urbanisation des populations rurales dans les projets de ville *ex nihilo* est la source de violences physiques (lors du remembrement parcellaire à Amaravati) et tend à renforcer les inégalités sociales (achat de terres à bas coût par le gouvernement à Xixian New Area au détriment des paysans).

Le discours sur les modes de vie et les activités dans les projets de ville existante est dédié à inciter à certains comportements et à en limiter d'autres. Les villes existantes ont accumulé voiries, bâti et usages sociaux, elles offrent donc de nombreux choix de comportements et les projets de ville ne consentent pas à interdire brusquement l'usage de la voiture par exemple ou la fermeture des lieux festifs qui gêneraient les nouveaux habitants. La mise en récit sert alors à modifier les habitudes pour transformer les usages en en promouvant d'autres.

Premier exemple, Imagine Boston 2030 mène une large campagne en faveur des transports en commun et des déplacements « doux ». Le projet expose des données (40% des trajets en voiture transportent une personne seule, un tiers des habitants ne possède pas de voiture) en regard des ambitions affichées pour 2030 : diviser par deux les déplacements individuels en voiture, augmenter d'un tiers les déplacements en transports en commun. Ces choix programmatifs orientent la conception du profil des voiries. Un modèle de rue associé aux usages privilégiés est au cœur de la planification urbaine et condense les attributs spatiaux et moraux. Imagine Boston 2030 illustre une rue-type (voir Figure 87 p. 387) : la circulation à vélo, un espace public « *de rencontres* », des boutiques qui vendent des produits « *sains* », et un accès à la culture encapsulée dans la bibliothèque de quartier. Tous ces attributs existent déjà dans la ville mais « *leur qualité varie* » selon les quartiers et le projet veut les généraliser (IB2030, 2017a, p. 148;153). Second exemple, Bordeaux Métropole 2050 intègre dans les « *pépites* »³¹⁵ la problématique de la fête. La ville de Bordeaux est confrontée à des conflits entre des lieux de

³¹⁵ Mini-jeu présenté au public pour stimuler la participation et l'expression sur des thématiques du quotidien, voir 7.4.5 *Formes de participation et de concertation*, p. 301.

fêtes nocturnes parfois anciens mais désormais entourés de logements, notamment dans les quartiers neufs d'Euratlantique et des Bassins à flots. Les lieux festifs sont sommés de ne pas gêner cette population ; une équation difficile à résoudre en raison de la nature de leur activité. Dans la démarche Bordeaux Métropole 2050, la thématique revient souvent car elle constitue une part importante du quotidien des jeunes actifs attirés par les centres urbains propices à l'emploi et la vie sociale. La dimension territoriale de la démarche, sur l'ensemble de la métropole, fait envisager la délocalisation des activités gênantes loin des centres denses, une façon de les maintenir et de les rendre désirables sous une autre forme (Figure 72). Là encore, la planification urbaine cherche à accommoder un mode de vie privilégié dans la ville future.

La mise en récit de la qualité de vie dans les projets de ville met en évidence les représentations, par les concepteurs, d'un habitant modèle et d'un comportement optimal. Elle distingue légèrement les projets *ex nihilo* et de transformation car si les villes *ex nihilo* peuvent, par définition, créer une ville nouvelle autour d'une idée de l'habitant idéal et idéaliser son comportement, les villes existantes composent avec les conditions réelles. Elles mettent alors l'accent sur les transformations planifiées et le travail de réduction des inégalités et/ou l'attention particulière aux populations marginalisées dans l'espace public (les personnes âgées à Hong Kong, les Afro- et les Hispano-américains à Boston) dans le but de parvenir à une ville sensiblement similaire à une ville *ex nihilo* sur le plan de la qualité de vie.

En sous-texte, intégrés à une image de ville dense et efficace, en énergie et en espaces, les objectifs des projets de ville favorisent des « idéologies urbaines » (Lefebvre, 1968). Elles promeuvent des comportements spécifiques et des styles de vie préférentiels, adaptés à un mode de vie urbaine intense, spatialement et fonctionnellement, productif et générateur de

Qu'est-ce qu'un vert fret ?

Tout simplement un endroit, très vaste de préférence, qui abrite des fonctions très différentes mais compatibles entre elles et ne gênant personne.

C'est un espace d'accueil de logistique : des véhicules électriques sans chauffeur disposeront leur chargement sans aucune nuisance dans des entrepôts implantés dans la nature.

Le vert fret est d'abord un terrain de biodiversité, une forêt, espace naturel sachant mixer l'eau, les végétaux et les animaux sur plusieurs hectares.

Mais le vert fret accueillera aussi, sur le toit de ces entrepôts, *sky bars*, bars de nuit, restaurants.

Situé au bord de la rocade, le vert fret est idéalement accessible en navette autonome (l'abus d'alcool est dangereux).

Croyez-vous au vert fret :

- parce que c'est très malin de mélanger ces trois fonctions étant donnée la rareté du foncier
- parce que des bars de nuit ne sont acceptables que loin des riverains
- parce qu'il faut planter des arbres partout et surtout dans des zones de logistiques

Vous ne croyez pas au vert fret :

- parce que vous détestez ces fausses nouveautés
- parce que, de toute façon, vous n'allez jamais faire la fête la nuit
- parce que Artigues, vous ne savez même pas où c'est

Figure 72 - Bordeaux Métropole 2050 :
Pépite n°4 « Vert Fret à Artigues ».
Source : BM2050, 2019b, p95.

richesse. Ces comportements sont induits par l'espace urbain et valorisés au travers d'une figure de « *l'habitant-usager fabriquée par l'aménageur* » (Renauld, 2017, p. 117-129). L'habitant idéal revient souvent dans les discours sur le quotidien de la ville future : il utilise un vélo ou les transports en commun, travaille dans une grande entreprise et pratique des sports urbains, en famille. Si l'aménagement de l'espace est effectivement tourné vers ces usages-types idéaux de la ville du futur, il n'en est pas moins approprié aux usages immédiatement contemporains qui reposent encore en grande partie sur la voiture individuelle. La construction de l'espace répond donc en même temps aux représentations des usages dominants contemporains, et conditionne et contraint potentiellement les usages futurs.

*

Enfin, les projets de ville se construisent suivant les mêmes stratégies discursives et politiques. Premièrement, ils font appel à une mise en récit qui légitime leur entreprise en s'appuyant sur le bénéfice de l'urbanisation ou la nécessité et l'opportunité d'agir aujourd'hui sur les villes existantes. Deuxièmement, ils appuient des transformations politiques et sont soutenus par des systèmes de gouvernance *ad hoc* qui les extraient des fonctionnements institutionnels classiques. Enfin, ils véhiculent un idéal d'usage, d'habitant et de citoyen.

Les projets de ville partagent donc les mêmes clés de problématisation, certains systèmes de légitimation et d'idéalisation et des représentations similaires de l'idéal : ils permettent de soutenir la croissance économique malgré des défis de développement, ils sont portés par des leaders politiques visionnaires et ils garantissent des villes de qualité.

Si la mise en récit épouse les caractéristiques de l'utopie, les projets se révèlent en réalité peu critiques et enclins à transcender « les états de réalité » existants (Mannheim, 1956). Bien que reposant sur des discours qui valorisent la distinction, par les récits de changements, de transformations politiques et d'idéaux urbains, les projets de ville correspondent à des « idéologies particulières » qui appartiennent à un système commun de validité (Mannheim, 1956, p. 41-45).

CHAPITRE 9

Utilisation de ressources types

À la croisée de l'analyse discursive et de l'analyse spatiale, l'étude comparative révèle une deuxième caractéristique commune des projets de ville : l'usage de ressources types pour composer l'image et l'espace urbain des projets. Elle fait écho à la notion de modèle et nous dressons le constat suivant : les concepteurs font appel à des constellations de références dans lesquelles ils piochent selon les orientations stratégiques opportunes. Ils construisent une image et une idée de la ville au moyen de ressources symboliques et mobilisent des références matérielles pour dessiner et concevoir l'espace urbain. Par conséquent les projets de ville résultent de logiques combinatoires qui ne font plus référence à des modèles urbains théoriques unifiés et exclusifs.

D'abord, la construction discursive d'une image de la ville espace s'opère par l'association : d'une inscription dans des réseaux de villes internationaux ; de références historiques qui valorisent des ressources culturelles locales pour se distinguer ; d'une mise en scène de la ville du futur en tant qu'espace d'innovation. Ensuite, la conception architecturale et urbaine combine des références architecturales, urbaines et paysagères : des éléments du patrimoine local et des artefacts rapportés d'autres villes.

La fragmentation et la diversification des références symboliques et matérielles produisent des projets de ville composites et sans cesse recomposés selon les intérêts en présence. Ils ne sont pas conçus à partir de modèles ou des « types idéaux d'agglomération urbaine » exemplaires et reproductibles (Choay, 1965, p. 74) mais leur conception témoigne de l'existence de principes méthodologiques redondants.

9.1. Les ressources symboliques au service d'une idée de la ville

L'élaboration du projet de ville passe par la construction d'un espace symbolique attaché à définir et à qualifier l'espace urbain. Les ressources symboliques contribuent à forger une image et une idée de la ville pour promouvoir la conception spatiale et programmatique du projet.

Elles véhiculent des symboles et des valeurs attachés aux notions de qualité, d'originalité et de performance.

Les ressources symboliques renvoient à l'inscription dans des réseaux d'influence (think tanks, associations d'élus, fondations et mécénat) grâce à l'évocation et la comparaison à des standards internationaux. Par ailleurs, une place majeure est occupée par un discours qui place le projet de ville contemporain dans une logique historique, qu'il s'agisse de vanter une continuité et de s'appuyer sur des réussites passées, ou bien qu'il soit question d'apprendre des erreurs passées pour bâtir de nouvelles ambitions ; chaque projet de ville fait référence à son histoire. Enfin, les concepteurs des projets de ville font de la promotion des qualités d'expertise (technologie, innovation) une ressource symbolique à forte valeur ajoutée qui sert à répondre aux objectifs de développement économique axés sur l'attractivité et la compétitivité.

9.1.1. Références internationales et réseaux d'influence

La diplomatie et le jeu subtil des réseaux d'influence imprègnent les projets de ville. La conception de la ville du futur est mise en regard d'exemples d'autres villes qui sont citées en référence ou avec lesquelles sont établies des comparaisons et des analogies. La répétition des références et des comparaisons forme des constellations de projets rassemblés par la géographie, l'histoire et la géopolitique (Figure 73). Le choix et l'élaboration de cette communauté choisie permet aux concepteurs de construire un cercle restreint ou une niche qui, par son exclusivité, exprime son exceptionnalité et sa valeur dans la compétition.

Les références internationales sont utilisées par les projets de ville pour créer une communauté de pairs et pour se situer au sein d'un réseau concurrentiel. Elles servent à définir un imaginaire de la ville idéale auquel les villes aspirent³¹⁶. Les comparaisons reposent sur des éléments quantifiés et chiffrés et visent à situer le projet de ville sur un gradient de performance, une certaine classe de villes avec lesquelles il partage certaines caractéristiques (taille, densité bâtie et résidentielle, PIB, performance économique). Elles concernent également des caractéristiques non quantifiables qui rapprochent les villes ou les aires géographiques par catégories qualitatives (villes de l'économie de la connaissance, villes côtières, villes touristiques).

³¹⁶ Ananya Roy et Aiwah Ong proposent la notion « *d'interreferencing* » (2011) pour nommer le « fait de déclencher par la citation de villes – ou d'opérations modèles – un travail productif d'imagination » (Söderström, 2012).

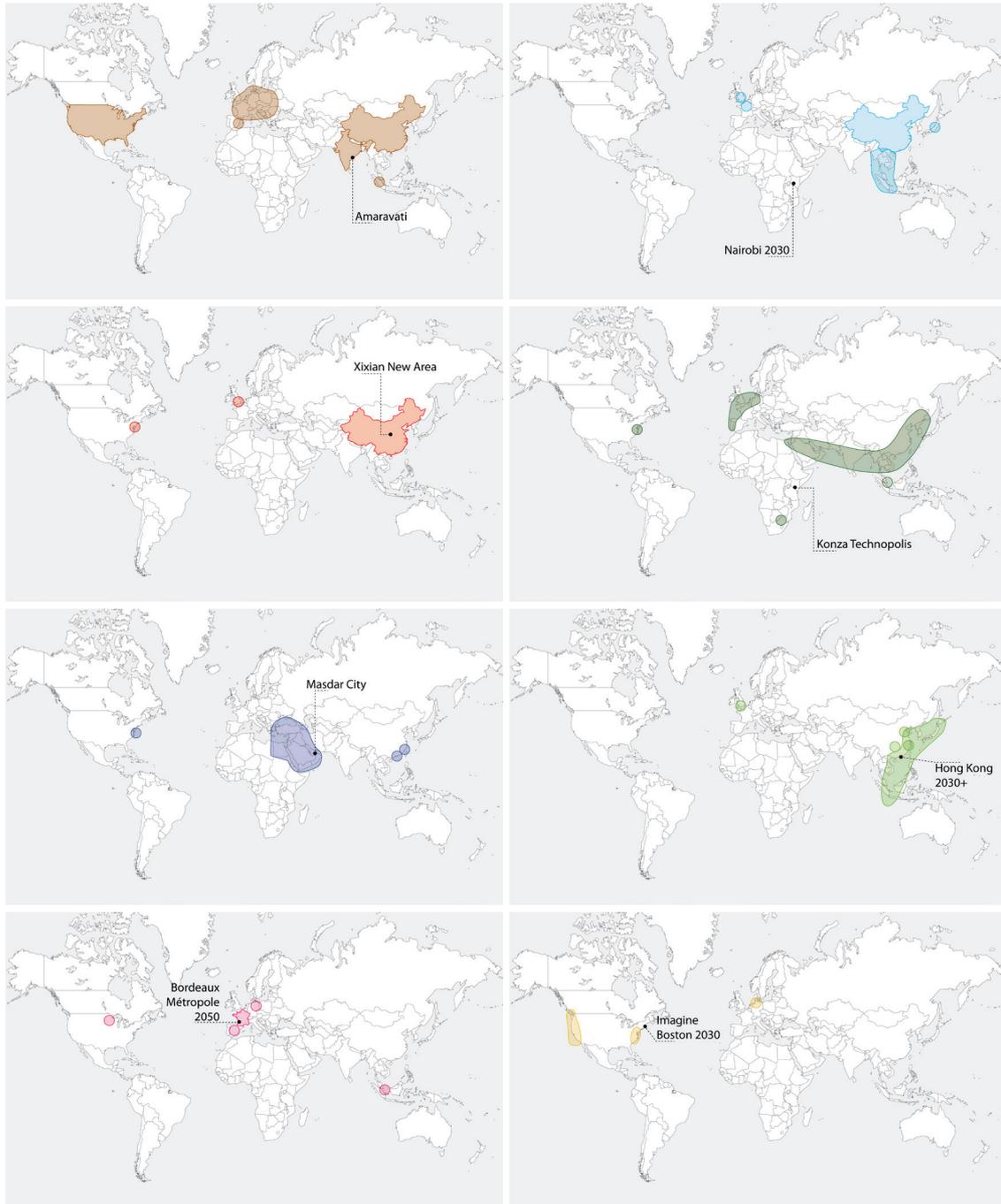


Figure 73 - Aires géographiques de référence des projets de villes étudiés.

Le projet Imagine Boston 2030 tisse une toile de références symboliques en faisant allusion à ses « *pairs de l'économie de la connaissance* » (Washington DC) et même aux villes « *côtières de l'économie de la connaissance* » (Seattle, San Francisco, New York). Globalement le projet se réfère aux grandes villes américaines et à quelques projets urbains européens (*Hafencity* à Hambourg, Allemagne). Il fait partie du cercle restreint du programme *100 Resilient Cities* de la

fondation Rockefeller³¹⁷. Imagine Boston 2030 privilégie et met en exergue des indicateurs de performance et valorise son « accès piéton aux parcs »³¹⁸ comparé aux autres grandes villes américaines (elle se place deuxième, derrière San Francisco, et devant New York City). De cette manière, il s'assimile à des villes connues et reconnues pour la qualité de vie offerte à leurs habitants, portée par des caractéristiques architecturales et urbaines spécifiques. Pour sa part, le projet Hong Kong2030+ s'empare des concepts de « vivabilité » (*liveability*), de qualité de vie et de mobilité pour comparer ses scores avec d'autres, proposer des améliorations, et revendiquer sa place particulière (Figure 74) :

« Il est possible d'améliorer notre qualité de vie pour devenir une des meilleures villes à forte densité de population au monde. Le défi auquel Hong Kong est confronté est bien plus grand que celui de villes comme Singapour et Séoul, compte tenu de nos contraintes topographiques et du peu de terres cultivables dont nous disposons. » (HK2030+, 2016e, p. 2)



Figure 74 – Hong Kong 2030+ : Schéma de « positionnement » selon différents indicateurs.
Source : HK2030+, 2016d, p. 2.

Chaque projet utilise les indicateurs qui lui sont le plus favorables ou crée spécialement ses propres indicateurs pour mesurer sa réussite. Les indicateurs sont puisés dans les rapports publiés par de grands groupes de conseil³¹⁹ qui produisent des analyses et proposent des expertises. Par ce biais, ils imposent leurs représentations de la « bonne ville » :

³¹⁷ Voir la carte des projets du réseau *100 Resilient Cities* p. 129.

³¹⁸ L'indicateur recense la proportion d'habitants vivant à moins de 800 m à pied d'un parc. Il a été imaginé par le *Trust for Public Land* et calculé en 2015 (IB2030, 2015b, p. 5).

³¹⁹ *Mercer's Quality of Living Survey, Economic Intelligence Unit's Liveability Survey, Monocle's Quality of Life Survey, London School of Economics.*

« Les certificateurs, en occupant la position de médiateurs, fondent les attentes mutuelles de l'action collective et rassurent les acteurs face à la complexité, aux risques et aux incertitudes qui pèsent sur le produit des transactions et sur l'opportunisme des acteurs marchants. » (Boisnier, 2015, p. 39)

Le recours à des classements ou à des mesures est un moyen d'ajouter du crédit à un discours : soit en mettant en valeur les qualités et caractéristiques du projet planifié (comme les calculs liés à la future efficacité énergétique de Masdar City) ou de la ville existante (comme la qualité de vie à Hong Kong) ; soit en rendant visible les potentialités du projet de ville. L'aspect normatif de la certification (Bourdin et Idt, 2016) entraîne une sécurité accrue et une efficacité maximale en termes d'exemplarité. La certification produit de la valeur et garantit la rentabilité.

En parallèle, la référence à des scores et des comparaisons chiffrées s'enrichit de références davantage illustratives et sensibles qui font appel à des représentations ancrées dans l'imaginaire collectif, parfois soutenus par des photos.

Hong Kong, à la manière de Boston, s'inclut dans un réseau de pairs et dessine un imaginaire de mégapole à la pointe de l'innovation. Hong Kong 2030+ anticipe une ville dense et moderne³²⁰ et s'appuie sur de nombreux exemples et comparaisons. Elle est attentive à la qualité de vie des habitants (dont les personnes âgées, comme la ville de New York), possède une esthétique urbaine unique et préservée (comme Tokyo, Londres, New York City, Singapour, et Barcelone), ou encore elle abrite des bâtiments iconiques (comme Séoul et Singapour). La géographie tissée par le projet Hong Kong 2030+ (Figure 73) rassemble les grandes métropoles et mégapoles de la côte Est de l'Asie et de l'Asie du Sud-Est qui font référence en termes de modernité et d'attractivité économique. Le projet pioche dans les villes américaines et européennes des qualités d'authenticité. Pour Nairobi 2030 l'argument de la géographie autour de l'océan Indien prime : le projet s'assimile principalement aux « *pays récemment industrialisés* » de l'Asie du Sud-Est (Kenya, 2007b, p. 4) et il est élaboré pour surpasser ses « *compétiteurs* » (Kenya, 2007b, p. 10). Les représentations de la ville idéale sont appuyées sur les images du quartier Docklands de Londres, du quartier Shinjuku à Tokyo et du quartier de la Défense à Paris qui fournissent une esthétique du quartier d'affaires à laquelle Nairobi aspire (Nairobi 2030, 2014b, p. 6.31). Même Bordeaux Métropole 2050, qui n'est qu'un projet prospectif de consultation et de discussion, a recours à des références pour illustrer son propos. L'élaboration de scénarios qui préfigurent

³²⁰ « Hong Kong a été classé numéro un mondial selon le nombre de gratte-ciel achevés par le Council on Tall Buildings and Urban Habitat (en octobre 2016) » (HK2030+, 2016e, p. 36).

une trajectoire vers 2050 par l'atelier prospectif semi-expert que nous avons observé relie chaque scénario à des villes existantes en France et dans le monde : un scénario « *d'exigence décarbonée qui règle la ville* » s'assimile à Paris et Madrid pour une politique de réduction des voitures individuelles, voire à Singapour pour sa politique autoritaire de limitation des déplacements ; un autre scénario axé sur l'idée de la « *nature [qui] redessine la ville* » s'appuie sur l'image de villes américaines largement dotée en espaces verts comme Minneapolis ou l'image de Central Park à New York et « *rappel[le] – dans la générosité de ses espaces de récréation – la ville de Berlin* » (BM2050, 2019a, p. 347-348).

Les références et les citations exotiques augmentent la richesse romanesque du récit d'un projet à venir qui peut être difficile à faire exister au temps présent. Elles ont l'avantage d'attribuer les qualités des villes citées aux villes qui les citent. Les projets de villes créent ainsi des sphères de référence qui servent à construire leur identité contre et avec d'autres villes. Les villes citées sont à la fois inspiratrices, mais aussi compétitrices si elles possèdent des atouts semblables et sont géographiquement proches. Par ce mécanisme d'identification au sein d'un groupe, elles s'inscrivent dans la compétition internationale tout en confortant leurs spécificités et leur projet à long terme, plus durable, plus connecté, plus attractif.



Figure 75 - Amaravati : « Mood images ». Source : Amaravati, 2015a, p. 49.

Parmi les projets de ville *ex nihilo*, Amaravati est friand d'illustrations photographiques empruntées à des villes existantes. Les photos, qui servent d'illustration « *d'ambiance* » (*mood images*), ne sont pas légendées mais on peut les situer principalement dans des villes européennes, nord-américaines et chinoises (Figure 75). Le projet illustre chaque lieu conçu avec ces images d'ambiances : typologie des logements (denses, de grande hauteur, de centre-ville), quartiers d'affaires, quartiers de loisir, types de voies, d'axes ou de modes de transports. De plus, les concepteurs du projet Amaravati ont conduit une évaluation comparée avec des villes autour du monde pour un ensemble de facteurs comme autant de validations par

l'exemple des décisions à prendre : gestion de l'eau, des déchets, systèmes de transport, revêtements de sol, dispositifs de drainage des eaux de surface (Amaravati, 2017, p. 5-7; 21-22). Konza Technopolis saisit des références à l'international et s'y associe en mettant en avant des données quantitatives pour se hisser par comparaison aux côtés de Manhattan, de la « zone 1 » de Londres, de Paris, de Venise et du centre-ville de Beijing. L'accent est mis tour à tour sur la superficie du projet « comparable à d'autres villes de rang mondial » ou sur la densité (Konza Technopolis, 2013b, p. 6-7). La conception est informée par une étude comparative avec onze cas dont les opérations sont « de tailles, d'années de réalisation et de contextes économiques variés » (Figure 76) et qui donnent aux concepteurs des « critères fondamentaux pour le développement de hubs technologiques » (Konza Technopolis, 2013b, p. 9-11). La référence est ici clairement inspiratrice, elle garantit les choix et les orientations de développement, et projette Konza Technopolis en concurrente d'autres hubs technologiques tout en adoptant des choix qui la distinguent (une densité modérée et la création d'une « ville autonome »).



Figure 76 - Konza Technopolis : Carte des projets pris en référence. En rouge les cas « retenus ».Source : Konza Technopolis, 2013b, p. 9.

À l'inverse, les deux projets de ville *ex nihilo* Masdar City et Xixian New Area, montrent une autonomie plus affirmée vis-à-vis des villes et des projets de ville dans le monde. Ils se démarquent dans les réseaux d'influence par leur revendication de propriétés culturelles uniques et de qualités technologiques d'excellence. Leur inscription territoriale est aussi valorisée par la proximité de villes pairs avec lesquelles ils forment des *clusters* ou, à l'inverse, leur situation géographique originale remplit un vide. Masdar City reste peu saisissable par les références internationales parce que le projet assoit surtout sa communication sur la création

d'un prototype. Il valorise les villes homologues régionales et les destinations internationales comme autant de destinations complémentaires pour des publics très mobiles. La société Masdar, outre son projet de ville, poursuit des réalisations dans les secteurs des énergies renouvelables, de la désalinisation et de la captation de CO₂ à travers le monde, dont une partie en Europe, quelques rares projets en Afrique et une grande majorité en Polynésie. Ces projets lui procurent une présence et une influence internationale dont elle tire « *une réputation grandissante de source innovante et motrice de projets et d'initiatives ambitieuses* » (Masdar City, 2017b, p. 4). Déjà entré dans des classements internationaux, le projet Masdar City se place par ailleurs comme la « *meilleure zone franche du monde* » (Masdar City, 2017b, p. 5) et attire de grandes entreprises et institutions qui y fondent leur antenne locale (Siemens, International Renewable Energy Agency). Davantage qu'un réseau de pairs, le projet Masdar City tisse une toile et se place en son centre (Figure 73, Figure 77).



Figure 77 - Masdar City : illustration, « une porte vers les marchés émergents ». Source : Masdar City, 2020b, p. 16.

Le cas chinois donne l'exemple d'un projet pensé principalement comme une source de reconnaissance à l'international dans un pays qui bâtit un écosystème de savoir-faire technologique et technique qu'il expérimente à grande échelle. Le projet Xixian New Area ne s'inspire pas de références étrangères et ne se compare pas avec d'autres villes, sa communication reste farouchement axée sur la réalisation d'un « *urbanisme aux caractéristiques chinoises* ». En revanche le projet de ville est promu comme une réalisation avant-gardiste et Xixian New Area travaille à devenir une image de référence sur la scène internationale grâce à l'organisation de conférences internationales. Le premier Forum international sur les modèles de développement urbains innovants (*International Forum on Models of Innovative Urban Development*) a eu lieu à Xi'an en 2018 ; il offrait une place de choix

au projet Xixian New Area dans le sous-forum « *planification, construction et gouvernance des villes du futur* » (*Future Cities Planning Construction and Governance*). La même année le Management Committee de Xixian New Area organisait la « *conférence internationale des villes éponges* » (*International Sponge City Conference*) pour « *résumer de manière exhaustive l'expérience acquise dans le cadre de l'initiative de la ville-éponge chinoise* » et pour la diffuser auprès d'autres pays :

« *Il est donc attendu que la Chine puisse bénéficier de l'expérience acquise dans d'autres pays et qu'elle puisse également apporter une contribution importante à la communauté internationale grâce à la mise en œuvre complète et à grande échelle d'infrastructures vertes dans le cadre des efforts de construction de la ville-éponge.* » (Xixian New Area, 2018a)

Par ailleurs, des prix attribués à des équipes de conception des différentes villes de Xixian New Area valorisent l'excellence du projet tout entier³²¹ dans les réseaux internationaux.

Globalement, les projets de ville *ex nihilo* ne se comparent pas nécessairement les uns aux autres mais se situent dans un réseau économique et géographique régional et mondial ; ils affichent deux positions qui opposent stratégies volontaristes et suivistes. Masdar City insiste sur sa proximité avec les aéroports internationaux et deux villes totem de la péninsule arabique (Abou Dhabi et Dubaï) ; Xixian New Area construit un imaginaire autour des Nouvelles Routes de la Soie qui rallient la Chine à tous les continents par différents réseaux commerciaux et diplomatiques ; Konza Technopolis joue sur l'analogie avec des centres urbains mondialisés³²² mais fonctionne surtout en synergie avec la ville de Nairobi qui se voit en « *porte de l'Afrique de l'Est vers l'Océan Indien* », tout comme Amaravati qui serait une « *nouvelle porte orientale de l'Inde (comme Mumbai qui en est la porte occidentale)* » et « *une porte-plateforme* » (*Gateway Hub*) (Amaravati, 2015d, p. 5; 48; 87).

La stratégie « volontariste » est propre aux pouvoirs politiques très affirmés comme le sont l'Émirat d'Abou Dhabi et la Chine. Ceux-ci confondent entièrement projet de ville et projet politique et veulent créer une référence et un précédent qui fédère autour de lui des suiveurs

³²¹ En 2018 Surbana Jurong a remporté le prix de l'*International Federation of Landscape Architects* lors de son 55^e congrès dans la catégorie *Analysis & Master Planning* pour son projet de paysage écoconçu pour Airport New City (Xixian New Area, 2018c).

³²² Comme, au Nigeria, le projet Eko Atlantic qui s'inscrit comme l'homologue de New York en tant que quartier d'affaires et « porte vers l'Afrique » dans ce réseau mondial.

potentiels. Le réseau d'influence est davantage politique et stratégique, centré sur leur projet. Les stratégies « suivistes » en revanche reposent sur la revendication de qualités attribuées à d'autres villes. Amaravati se positionne en empruntant des images de nombreuses autres villes et Konza Technopolis légitime sa stratégie de développement en se comparant à d'autres projets, lointains. Le Kenya et l'État de l'Andhra Pradesh, moins affirmés et politiquement moins puissants ne sont pas en mesure de se s'affirmer eux-mêmes comme des références en devenir mais peuvent revendiquer une excellence de réalisation vis-à-vis de projets et de villes similaires et, ainsi, entrer dans des réseaux de pairs et d'influence.

La volonté d'exemplarité résume les différentes stratégies adoptées pour la promotion des projets de ville :

« "L'exemplarité" est autant le produit d'un travail d'implication dans des réseaux d'information et des scènes d'échanges que la conséquence des performances urbanistiques. » (Cadieu, 2016, p. 49)

9.1.2. Références historiques

L'histoire est une ressource symbolique fortement utilisée par les concepteurs dans les discours des documents de communication : ils mettent en relation les projets de ville entrepris à l'époque contemporaine avec des images du passé et du futur, et ils placent les projets à une charnière romancée entre une histoire longue écoulée et ponctuée de réussites et d'erreurs et un futur à construire qui s'appuie sur les réussites tout en apprenant de ses erreurs. Le temps présent, celui de la conception, est également mobilisé en tant que contexte économique, social et spatial auquel le projet répond. Suivant ces trois temps historiques nous montrons que le recours à l'histoire est une ressource qui participe à la construction des imaginaires des projets de ville au XXI^e siècle.

La référence au passé met en avant une histoire longue qui semble se précipiter au moment où est annoncé le projet de ville. Le passé peut être évoqué comme un *continuum* qui conduit au projet de ville (Imagine Boston 2003, Hong Kong 2030+, Bordeaux Métropole 2050) ; sinon, il apparaît segmenté et le projet de ville rompt avec un temps lointain révolu (Nairobi 2030, Konza

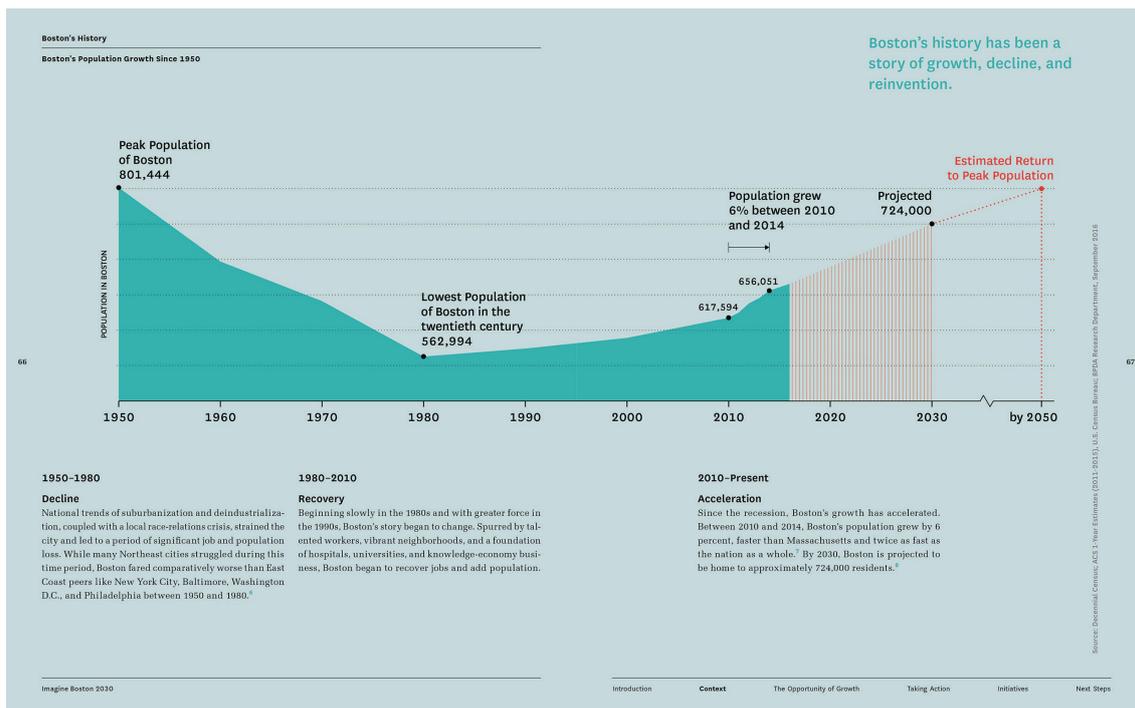


Figure 78 - Imagine Boston 2030 : Représentation graphique de la population de Boston depuis 1950 et projeté jusqu'en 2030 et 2050 : « déclin, récupération, accélération ».
Source : IB2030, 2017a, p. 66-67.

Technopolis) ; ou bien il est composite et assemble, sans faire mention de rupture, deux facettes opposées, un passé riche d'une valeur culturelle (ancienne) et une qualité moderne (récente) dont le projet de ville formule une synthèse (Amaravati, Masdar City, Xixian New Area).

Une trajectoire historique de continuité est valorisée pour les projets Imagine Boston 2030 et Hong Kong 2030+ et promeut la validité des projets de ville. Imagine Boston 2030 puise jusqu'aux fondations anglaises de la ville quatre siècles plus tôt pour énoncer ce qui fait l'identité de la ville dans une partie de contextualisation, puis se concentre sur les 70 dernières années pour écrire le scénario d'un « esprit bostonien » de résilience jusqu'aux « forces et défis » d'aujourd'hui (Figure 78). L'accent est mis sur les gloires passées de la ville, ses différentes époques de croissance et de prospérité ainsi que sur les crises majeures. Un parallèle est fait entre ce rappel de l'histoire, pour étayer la position d'une ville capable de se « réinventer » (IB2030, 2017a, p. 64) après le déclin, et le fait que la ville possède un PIB par habitant supérieur à la moyenne nationale depuis les années 1970 (IB2030, 2017a, p. 68). Le projet insiste de cette manière sur la capacité historique de la ville à renaître de ses cendres lorsqu'elle est en difficulté mais aussi sur sa capacité, dans les périodes de croissance, à faire mieux que ses homologues nationaux. Le passé est donc ici mobilisé comme la preuve d'une capacité intrinsèque des Bostoniens à faire progresser la ville par tous temps. La référence à l'héritage britannique fonde

aussi le projet Hong Kong 2030+ qui révisé son précédent projet de ville, le premier après la rétrocession (Hong Kong 2030), « à la lumière des dynamiques et des défis à venir » (HK2030+, 2016d, p. 1). Il se projette dans le futur et « transcende les générations et le mandat d'un gouvernement » (HK2030+, 2016d, p. iii) pour planifier une « ville pérenne pour le futur » (*future-proofing city*) (HK2030+, 2016a) à partir des impulsions données par les plans précédents de l'administration britannique puis hongkongaise édités en 1991, 1998 et 2003. Le projet Hong Kong 2030+ s'inscrit ainsi dans une chronologie qui poursuit l'exercice de planification spatiale de la péninsule en valorisant ce qui peut l'être et en corrigeant ce qui n'est plus accepté désormais. On rappelle ses débuts comme « village de pêcheurs » transformé en « ville mondiale d'Asie » ; l'histoire du développement urbain et législatif – sous domination britannique puis après la rétrocession – irrigue l'essence du projet Hong Kong 2030+. Les thématiques liées à la densité urbaine et à la préservation des « atouts naturels » (collines boisées et espaces maritimes), au cœur du discours du projet de ville, font référence à une histoire de la préservation de l'environnement. En effet, le cadre spatial conceptuel des « espaces bleus et verts » témoigne des ambitions écologiques de la ville et confirme celles du projet Hong Kong 2030+ (Figure 79).

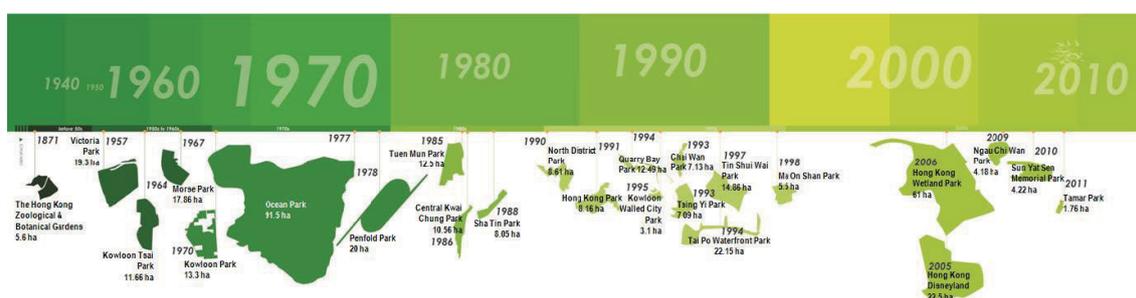


Figure 79 - Hong Kong 2030+ : Chronologie graphique des « initiatives pour valoriser les espaces verts » depuis 1940. Source : (HK2030+, 2016a, p. 2).

Nairobi 2030 et Konza Technopolis, deux projets de ville déclinés à partir du programme national *Kenya Vision 2030*, présentent une chronologie segmentée entre la période coloniale et l'époque contemporaine. Ils trouvent difficilement racine avant 2002, début de l'ouverture démocratique, compte tenu des crises politiques successives. La référence au passé mentionne l'indépendance en 1973, moment de la réalisation du dernier plan national de développement, tandis que les deux projets actuels renouent avec des démarches de planification. Les deux projets kenyans ne peuvent se rattacher à une histoire continue et progressive parce qu'elle est davantage marquée par des ruptures, sources de divisions. Ils s'appuient donc sur la mise en valeur d'un patrimoine culturel et naturel et de sa restauration après de « nombreuses destructions » ou une « sous-utilisation » des sites naturels (Kenya, 2007a, p. 3;78;103) et

incarnent un « *tournant* » pour le pays (Nairobi 2030, 2014a, Foreword) et la région. L'évocation du passé colonial accrédite la possibilité de reprendre le contrôle de la planification. Les deux projets de ville prennent le contre-pied des échecs et des évolutions sans issue passées pour appuyer l'émergence d'un renouveau grâce à la planification urbaine.

La référence à un passé composite est illustrée par les cas indien, chinois et émirati. Amaravati fait un grand écart en mobilisant l'héritage hindou et bouddhiste millénaire mais en fondant une capitale *ex nihilo* d'un état redessiné en 2014. Les arguments rappellent que le nom de la ville est lié à un village du même nom, signe d'un « *passé bouddhiste florissant entre 400 av. J-C et 1100 ap. J-C* » de la région et dont l'héritage culturel et symbolique (pèlerinages, lieux de culte et bâtiments historiques) est partout présent dans la Région Capitale (Amaravati, 2017, p. 4). Entre la référence au patrimoine bouddhiste et les velléités de « *ville de classe mondiale* » intelligente, le projet Amaravati puise des éléments de légitimité culturelle d'un côté et, de l'autre, des signes de sa grande modernité pour bâtir une capitale de rang international. Le projet Xixian New Area s'appuie largement sur le passé de la région et celui, millénaire, de la Chine, associé à sa modernisation actuelle. Deux temps se distinguent, celui de la Chine des Empereurs et des dynasties qui dictent des principes de composition territoriale et urbaine hérités d'une mythologie ancienne, et celui de la Chine moderne à compter des années 1980 avec l'arrivée de Deng Xiaoping qui amorce l'ouverture économique du pays et réorganise le développement territorial autour des activités industrielles et économiques. Le projet tire de cette dynamique historique d'une part les valeurs de stabilité et d'expérience du développement urbain et, de l'autre, les qualités de transformation et d'innovation. De la même manière, Masdar City profite de l'image d'un pays qui s'est développé très vite à la faveur des ressources pétrolières, lesquelles lui ont permis de bâtir des villes post-industrielles tirant parti au mieux de la mondialisation économique et financière. À cette image est couplée la dimension culturelle et architecturale de la ville arabe du désert pour définir un projet de ville situé dans la sphère de l'innovation tout en mobilisant des artefacts architecturaux et urbains anciens, symboles de savoir-faire réactivés.

Le temps présent est rapporté aux analyses des contextes (social, économique, politique, écologique) dans les documents de promotion des projets de ville existante.

Les analyses contextuelles servent de support pour proposer des évolutions et des transformations. Elles mettent en valeur certaines thématiques et les solutions planifiées en

regard des problèmes identifiés ; par conséquent, dans les discours, les projets de ville deviennent une réponse évidente face aux problèmes soulevés. Imagine Boston 2030 indique « six tendances clés [qui] façonnent la planification pour 2030 » (IB2030, 2017a, p. 57). Ce sont en réalité les six thématiques des changements portés par le projet de ville. Hong Kong 2030+ détaille une grande et large série de chiffres et de données qui vont de son classement dans des comparatifs internationaux au nombre d'espèces végétales et animales locales, en passant par le vieillissement de la population et l'évolution de la composition et du nombre de ménages résidents. Ce faisant, les documents de projet distillent des interprétations du contexte étayés par des chiffres. Finalement, les orientations du projet, résumées en « trois briques de construction », prennent soin de répondre aux problèmes soulevés par la mise en contexte (HK2030+, 2016d, p. 2-18; 21). De la même manière, le projet Nairobi 2030 comporte deux volumes dont le premier est dédié aux « conditions actuelles ». Elles sont développées en quatre chapitres plus un chapitre qui synthétise les « contraintes et les enjeux de planification » pour trois domaines : la planification urbaine, les transports et les questions socio-économiques. Dans ce chapitre charnière, chaque contrainte est opposée à un « enjeu » et en offre une interprétation et une réponse que les chapitres suivants détaillent et complètent dans le deuxième volume (Nairobi 2030, 2014a, p. 5.1; 5.22).

Dans les projets de ville *ex nihilo*, le contexte occupe une place moins importante dans la fabrication de l'image du projet et de son impact sur le territoire existant. En revanche la construction du futur se fait en creux d'un discours sur le présent. Masdar City, Xixian New Area, Konza Technopolis et Amaravati ne mobilisent le présent que pour mentionner ce qu'il manque à la planification urbaine pratiquée jusqu'alors et lui opposer une nouvelle approche dans la conception et la fabrication de la ville. L'analyse du présent et de l'existant par les concepteurs sert, dans le discours, à concevoir le projet de ville en prévenant les désordres constatés dans les villes existantes : en organisant par exemple une hiérarchisation stricte des voies de circulation pour fluidifier le trafic (Amaravati), ou une séparation des modes de transport pour piétonner la ville (Masdar City), en anticipant une répartition optimale des fonctions et des espaces dans le tissu urbain pour devancer de futurs besoins (Amaravati, Masdar City, Konza Technopolis) ou bien en distribuant les fonctions et les zones d'activité entre différents pôles pour gérer un développement équilibré (Amaravati, Xixian New Area).

L'articulation des choix et des arguments de conception des projets de ville avec des analyses des contextes existants permet d'évoquer les projets de ville au temps présent et de les valoriser

grâce à la comparaison. Les projets de ville sont les symboles d'un moment charnière des transformations urbaines et ils incarnent une bascule vers le futur.

La description du futur a force de ressource symbolique lorsque les concepteurs brandissent des scénarios prospectifs comme une donnée factuelle. Le rôle de la prospective étant de s'appuyer sur des données et des évolutions plausibles pour calculer un scénario. L'image du futur façonnée par les études prospectives retenues dans les documents des projets de ville oriente les choix opérés par les concepteurs qui cherchent la meilleure réponse suivant la situation anticipée. La croissance (démographique, économique, urbanisation) est la caractéristique principale choisie pour décrire le futur ; elle se retrouve dans tous les projets de ville, comme ici dans des documents relatifs à Masdar City :

« Rien dans le monde n'est plus certain au cours de la prochaine décennie que la croissance spectaculaire de la population urbaine. D'ici 2030, le nombre de villes sur Terre comptant au moins un million d'habitants pourrait passer de 548 à plus de 700. » (Masdar City, 2020a, p. 88)

Anticipant le futur qu'ils contriuent à écrire, les projets de ville apportent des réponses pour « affronter la croissance urbaine dans les dix prochaines années » (Masdar City, 2020a, p. 60), et « accueill[ent] et satisf[ont] la croissance anticipée » (Konza Technopolis, Konza Technopolis, 2013b, p. 8). L'enjeu de Hong Kong 2030+ par exemple est de « provisionner une quantité suffisante de terrains et d'espaces pour répondre aux insuffisances actuelles et aux futures demandes pour le développement économique » (HK2030+, 2016d, p. 36) et Imagine Boston 2030 cherche à répondre « à la tendance de croissance en cours dans le pays [...] tout en restant fidèle à [Boston] »³²³. Les projets de ville produisent des représentations du futur qui façonnent les réponses jugées adéquates. Certains choix délimitent les orientations prises par les projets en focalisant par exemple la réflexion sur la préservation des modes de vie (*lifestyle*) malgré leur impact négatif sur le climat et l'environnement :

« La conception de la ville de Masdar démontre que la vie dans un monde décarboné n'implique pas nécessairement de sacrifices pour nos modes de vie, [il suffit d'] utiliser intelligemment la technologie pour améliorer [la] qualité de vie dans une ville d'innovation et d'expérimentation, d'éducation et d'expériences – foisonnante d'art et de culture. » (Masdar City, 2020a, p. 62)

³²³ Natalia Urtubey (Cheffe de projet Imagine Boston 2030), entretien août 2018.

Les projets de ville s'inscrivent dans une logique de conception rationnelle pour formuler un scénario de planification qui paraisse naturel et évident. En parallèle d'un discours positif sur le futur et les manières dont les projets de ville contribuent à construire un futur de qualité, sont rappelés les dangers et les risques potentiels : le dérèglement climatique (inondations, tempêtes, réchauffement climatique), la pollution qui en résulte en particulier dans les villes (déchets, eaux usées, émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques), les risques associés à la disparition de terres arables consécutive à l'urbanisation et l'accentuation de la ségrégation socio-spatiale urbaine. Les projets apparaissent alors comme les solutions apportées à des situations risquées qu'il convient de prévenir et auxquelles il est possible d'offrir des alternatives. Or, ces projets sont compris dans des agendas économiques et politiques arrêtés de longue date et ne sont pas étrangers aux maux qu'ils dénoncent. Mais la description d'une vulnérabilité du temps présent promeut la proposition du projet face à un futur contraignant qu'il faut surmonter ou un futur stimulant dont il faut profiter. Le futur est instrumentalisé par les concepteurs qui le présentent comme une donnée et non comme une idée. Il définit ainsi la menace à laquelle le projet doit répondre et les attentes que le projet doit satisfaire. Entre autres menaces qui façonnent les projets de ville, *Imagine Boston 2030* insiste sur la montée des eaux et les inondations, voire sur les épisodes d'ouragans de type Katrina en 2005 qu'il faut anticiper dans les constructions en faisant appel à des « *promoteurs qui croient en la résilience* » pour « *rassurer ceux qui achètent la dette de la ville* »³²⁴. Le projet prévoit alors « *une collaboration étroite entre les secteurs publics et privés* » pour réduire les émissions de gaz à effet de serre mais aussi pour aménager les quartiers portuaires :

« [ils] doivent jouer un rôle majeur pour répondre aux besoins des générations futures en fournissant les espaces nécessaires pour de nouveaux emplois et pour accueillir l'accroissement de logements et réduire la pression sur les quartiers existants. » (*IB2030*, 2017a, p. 94-97;238)

L'appel aux temps chronologiques renforce l'enjeu stratégique que portent les projets de ville. L'articulation du contexte présent avec un scénario du futur met en valeur l'intérêt de la construction du projet de ville pour maîtriser le développement futur selon une trajectoire précise. Les discours des projets de ville sont unanimes à propos de l'idée qu'un « *laisser-aller* », sans régulation ou sans planification à long terme conduit à une situation chaotique que la

³²⁴ Discours du maire Martin J. Walsh devant un groupe de promoteurs qui construisent sur le front de mer à Boston dans les quartiers North End et Waterfront (anciens quais portuaires), dans le film *City Hall* de Frederick Wiseman, 2020, Zipporah Films.

planification éviterait. Par exemple à Nairobi le projet de ville est discuté en regard de « *quelques faits pertinents concernant Nairobi et les raisons pour lesquelles un nouveau plan de développement urbain est nécessaire* » (Nairobi 2030, 2014a, p. ES.1) et les faits orientent la réponse dans une direction donnée ; à Masdar City le projet doit « *servir la cause vitale de la mitigation du changement climatique* » (Masdar City, 2019, p. 7) et « *aborder le futur en misant sur l'innovation, la diversification économique et une approche de partenariat qui sait qu'elle peut surmonter tous les obstacles* » (Masdar City, 2019, p. 32). Le projet Hong Kong 2030+ affirme que « *la préparation [de la ville] au changement climatique doit être améliorée* » (HK2030+, 2016d, p. 14) tout en raisonnant à partir d'un objectif de croissance économique. L'objectif de développement porté par le projet de ville est circonscrit par l'indicateur d'« *intensité carbone* » de la ville, lequel dépend du PIB³²⁵ et ne participe donc pas à guider une réduction des émissions de CO₂.

La référence aux temps de la ville, passé, présent et futur, fait partie des ressources de projet qui incitent les concepteurs à se positionner par rapport à une histoire problématique ou valorisante. Le passé sert à évoquer les anciennes gloires comme autant de preuves que les concepteurs sont capables de les ressusciter et de rompre avec des échecs mis à distance et révolus. Le présent est le moment des défis et des opportunités identifiés par les concepteurs comme des faits, bien qu'ils soient relatifs et dépendent de la subjectivité des acteurs. La description d'un futur, anticipé ou espéré, permet de justifier une action sur le présent ; à la manière du présent, le futur serait un état objectif non idéologique auquel il conviendrait simplement de s'adapter, de se préparer.

9.1.3. Innovation et attractivité : la ville ès qualités

Face à la concurrence des nombreuses villes en recherche de visibilité et d'investissement, les projets de ville privilégient des arguments d'excellence pour énoncer leurs atouts.

Avec l'aide des entreprises privées et d'outils de calcul et de *monitoring*, les projets de ville se mettent en scène en tant que laboratoires et producteurs d'expertise. Ils offrent un support pour mettre en œuvre des technologies et des dispositifs urbains innovants, à grande échelle et

³²⁵ Définition INSEE : « L'intensité en carbone est le rapport des émissions de CO₂ à la production de l'entreprise. », url : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1269>, consultée le 02/03/2019.

dans le cas des projets *ex nihilo*, en amont de toute construction. La mise au point d'expertises contribue au rayonnement international du projet qui détient alors une ressource symbolique : la ville accueillera des délégations étrangères pour la visite de ses installations, elle tiendra des conférences thématiques sur ces questions, recevra des prix, des distinctions et elle illustrera des publications sur les savoirs et les technologies destinées aux professionnels insérés dans des réseaux d'influence internationaux. La ville captera alors le regard et l'intérêt d'autres concepteurs et d'autres gouvernements urbains et métropolitains aux prises avec des besoins ou des ambitions similaires. Par conséquent, les villes et les projets de ville deviennent des laboratoires pour susciter la convoitise des entreprises et des investisseurs ; ces laboratoires et l'intérêt qu'ils suscitent deviennent la preuve de l'efficacité d'innovations et de technologies encore peu répandues.

À Xixian New Area les urbanistes revendiquent plusieurs innovations. Fengdong New City s'organise autour d'un axe de développement qui possède un emplacement privilégié proche du centre-ville de Xi'an et constitue le « *cœur de Xixian New Area* » (Xixian New Area, 2019, p. 10). L'axe est conçu « *en trois dimensions [et] explore un urbanisme sophistiqué* » composé autour d'une voirie qui comprend trois étages souterrains dédiés à des surfaces commerciales (niveau -1), à des parkings et des couloirs de services (niveau -2) et au métro (niveau -3)³²⁶. Le rez-de-chaussée reste classique (circulations piétonnes et automobiles) mais cette structure promet de construire un « *super CBD [Central Business District]* » :

« *[Il] combine les ressources culturelles, des ressources naturelles et des avantages industriels, et un centre d'échange de sciences, technologies, culture et économie sur la Route de la soie.* »
(Xixian New Area, 2019, p. 35-36)

De plus le projet promet de libérer de grandes surfaces pour la végétalisation et la mise en œuvre des principes de « *garden city* » qui irriguent l'ensemble du projet de villes³²⁷. Une ville entière, Fengxi New Town, repose sur un système urbain qui veut essaimer d'abord en Chine mais aussi dans le reste du monde, la « *sponge city* » (ville éponge), un concept d'aménagement urbain pensé pour prévenir les dégâts de l'artificialisation des sols et améliorer la gestion des eaux de ruissellement. Pour gagner en influence, les planificateurs de Xixian New Area ont

³²⁶ Zheng Bo (Urbaniste au comité administratif de Jinghe New City), entretien avril 2019, Jinghe New City.

³²⁷ Xue Gao (Urbaniste au comité administratif de Fengdong New Town), entretien avril 2019, Fengdong New City.

organisé des forums et des conférences internationales sur ce thème de l'aménagement urbain. Fengxi New Town s'inscrit en tant que projet pilote expérimental dans une initiative des Nations Unies et promet ainsi de tester un modèle pour répondre aux enjeux de la gestion des eaux dans les villes (Xixian New Area, 2016a). Les documents de projet publiés détaillent et promeuvent l'innovation et complètent les discours officiels diffusés par la presse d'État³²⁸ qui circulent jusque dans la presse généraliste occidentale³²⁹.

Les projets de ville *ex nihilo* sont les plus enclins à se définir comme des laboratoires d'expertises et des lieux d'innovation puisqu'ils ont la possibilité de mettre en œuvre les technologies en amont de la planification et de la construction. Masdar City en est la plus flagrante illustration. Elle est comme le « modèle » (*template*) d'un « îlot de technologies » qui forme un « écosystème d'innovation ». Celui-ci cumule des bâtiments bas carbone de haute performance énergétique, des systèmes actifs et passifs d'économie d'eau, et une conception urbaine qui « maximise la marchabilité, les vents rafraîchissants et l'ombrage » (Masdar City, 2019, p. 19-21). La conception spatiale de Masdar City est tournée vers l'accumulation d'innovations technologiques au service de l'architecture et de l'urbanisme. Le rayonnement promotionnel du projet de ville repose sur sa capacité à attirer toujours plus d'entreprises pour y établir leur siège social et y mettre en œuvre des systèmes innovants en phase de test ou de perfectionnement. Ceux-ci seront répliqués et commercialisables à partir de l'expérience acquise et la démonstration faite à Masdar City même si, en réalité, ces réussites ne sont pas transposables en pratique :

« Ces modèles s'apparentent à des expériences qui, en vertu de leur réputation d'excellence et d'exemplarité, vont acquérir le statut de "bonnes pratiques" ou d'exemples à suivre, sans que leur bien-fondé ou leur adaptabilité à d'autres contextes que celui de leur élaboration ne soient systématiquement démontrés, voire même débattus. » (Béal, 2014)

Les projets de ville existante en transformation ne sont pas en reste et même le projet Bordeaux Métropole 2050 – dont la démarche consistait modestement à « éveiller les habitants » aux évolutions futures de la métropole, à « faire contribuer des experts », à « débattre » avec des personnalités publiques et à « scénariser des futurs multiples » – ne s'y est pas trompé. Les

³²⁸ LIU Honghua, et WU Jie (4 septembre 2018), « *Sponge City Program Turns Fengxi New City of Xixian New Area into an Ecological Oasis* », *China News* [en ligne].

³²⁹ ROXBURGH Helen (28 décembre 2017) « *China's "sponge Cities" Are Turning Streets Green to Combat Flooding* », *The Guardian* [en ligne].

organisateurs ont donné tour à tour la parole à des « *pitchers* » (BM2050, 2019a, p. 84) venus défendre des innovations sociales ou technologiques qui pourraient prendre place dans la métropole d'ici 2050 ; des « *quart d'heure de l'innovation* » (BM2050, 2019a, p. 197) avaient pour but de mettre en débat les évolutions et les innovations dont Bordeaux Métropole pouvait s'emparer pour planifier son développement dans les 15 années suivantes. Les « *grands témoins* » invités pour des conférences ont défendu des propositions innovantes pour le futur autour de sept thèmes (fonctions du quotidien, aménagement du territoire et climat, intelligence artificielle...) (BM2050, 2019a, p. 229). Bien que limitée à un exercice de débat, la démarche Bordeaux Métropole 2050 a largement mis en avant la nécessité, pour penser la transformation du territoire, d'y apporter des innovations technologiques. Ces dernières semblent être le gage d'une ville ouverte à la transformation et à l'expérimentation, un atout indéniable dans la concurrence économique qui se joue par l'intermédiaire de la planification urbaine.

La concurrence entre villes au XXI^e siècle se manifeste aussi pour l'attraction des habitants les plus insérés dans les réseaux d'affaires internationaux, qui travaillent dans les secteurs porteurs de l'innovation technologique et qui possèdent un fort pouvoir économique. La construction d'une image de la ville du futur est destinée à ces habitants potentiels car les villes convoitent leur pouvoir économique. L'habitant est une ressource pour le projet de ville qui spéculer sur sa propre attractivité. Les villes incitent les entreprises à s'installer puisqu'elles y trouveront une main d'œuvre qualifiée. La qualité de vie préfigurée aux futurs habitants est donc le pendant du discours aux entreprises sur un espace d'innovation et d'excellence où elles peuvent prospérer et faire des profits. Hong Kong 2030+, entre autres, veut « *encourager et attirer des talents* » et cherche à développer son « *capital humain* » :

« Favoriser l'éducation et la technologie pour accroître la productivité : le capital humain est fondamental pour soutenir la croissance. Nous allons devoir compter davantage sur l'augmentation de la productivité dans un contexte de vieillissement et de diminution de la main-d'œuvre. Comment libérer le potentiel de notre main-d'œuvre locale, retenir et attirer les talents locaux et étrangers, et planifier l'offre de terrains et de bureaux pour répondre aux besoins d'une économie à forte valeur ajoutée et fondée sur la connaissance seront quelques-uns de nos principaux défis. » (HK2030+, 2016d, p. 7)

Les projets promeuvent sans détour leur main d'œuvre qualifiée auprès des entreprises :

« La capitale Amaravati et la région environnante sont également caractérisées par la présence de plusieurs établissements d'enseignement technique et de collèges professionnels qui fournissent chaque année un nombre suffisant de diplômés dans diverses disciplines. Cela souligne la grande disponibilité de la main-d'œuvre qualifiée requise par les secteurs des services de haute technologie. En outre, la région de la capitale est également connue pour les ambitions entrepreneuriales de sa population hautement qualifiée qui représente la majorité des investissements industriels privés dans l'ancien État de l'Andhra Pradesh et dans toute l'Inde. » (Amaravati, 2015a, p. 17)

Ils insistent aussi sur la disponibilité d'une main d'œuvre de service qui a pu parfois manquer cruellement aux villes *ex nihilo*, des villes devenues « fantômes » car aucun service n'était assuré, faute d'habitants pionniers, ce qui a condamné l'attractivité pour les habitants plus fortunés et potentiellement enclins à l'achat immobilier. Donc, même au-delà d'une main d'œuvre hautement qualifiée, dans les projets de ville *ex nihilo* la main d'œuvre locale est un atout mis en valeur pour assurer une vie urbaine animée et échapper au sort de certaines villes nouvelles en Chine³³⁰ ou en Angola³³¹ :

« Le master plan doit garantir la conservation des villages existants, car ils constituent une base de population essentielle au développement de la nouvelle capitale d'Amaravati. La capitale d'Amaravati peut s'appuyer sur cette main-d'œuvre existante pour accélérer l'économie et les infrastructures dans la région. » (Amaravati, 2015a, p. 14)

L'innovation placée au cœur de la conception urbaine et l'attractivité d'une main d'œuvre qualifiée constituent deux ressources symboliques utilisées pour concevoir les projets de ville existante et *ex nihilo*. Elles donnent au paysage une exemplarité, démontrant une vision convergente avec les canons de la compétition internationale et l'espoir de s'y faire remarquer.

³³⁰ BOLLEN James (23 juillet 2015), « Shanghai's European-Style Ghost Towns – in Pictures », *The Guardian* [en ligne].

³³¹ GREENFIELD Adam (28 janvier 2016), « Where Are the World's Newest Cities ... and Why Do They All Look the Same? » *The Guardian* [en ligne].

Dans leur approche théorique des transformations récentes du capitalisme à l'heure de « l'économie de l'enrichissement », Luc Boltanski et Arnaud Esquerre (2017) distinguent quatre formes de « mise en valeur » que les projets de ville, devenus marchandise, illustrent. Selon cette analyse, les valeurs des marchandises dépendent et évoluent selon deux variables : la « puissance marchande » a pour fonction d'estimer un futur accroissement ou une diminution de la valeur et donne un avantage à l'ancienneté ou, au contraire, à la nouveauté ; la présentation « analytique » ou « narrative » caractérise et valorise le caractère générique ou la rareté. Ainsi, la forme « standard » se caractérise par une « puissance marchande » décroissante et une présentation « analytique » ; à l'opposé, la forme « collection » s'appuie sur une présentation « narrative » et une « puissance marchande » croissante. La forme « tendance » repose sur une présentation « narrative » mais perd sa valeur dans le temps, et la forme « actif » s'apparente à la forme « collection » mais se caractérise par l'incertitude de sa « puissance marchande » qui peut varier rapidement et dépend principalement des dynamiques de spéculation.

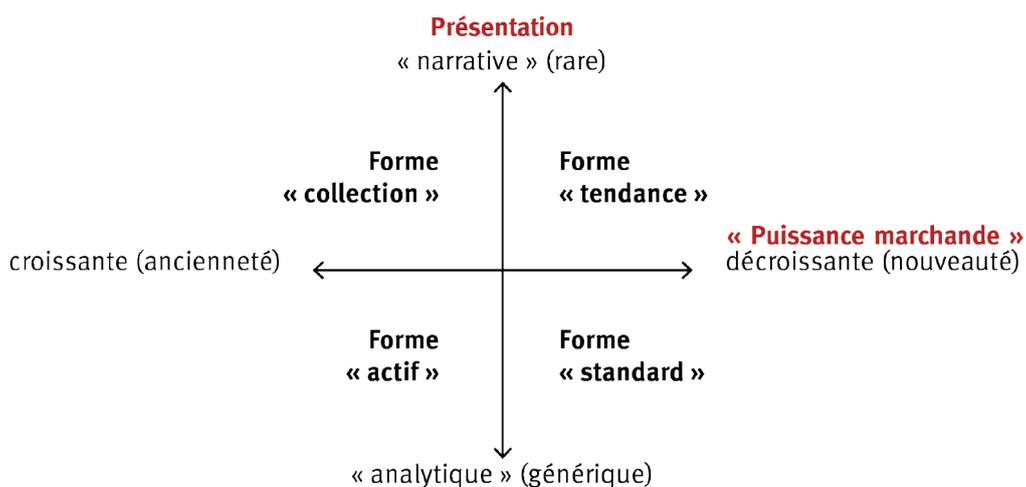


Figure 80 - Schématisation des formes de « mise en valeur » selon Boltanski et Esquerre (2017).

Les projets de ville illustrent ces formes de « mise en valeur » : la balance entre les différentes formes se perçoit par le recours d'une part à la notion d'innovation à forte valeur ajoutée mais dont la valeur décroît dans le temps (forme « tendance ») ; d'autre part le recours à des valeurs plus sûres (bonnes pratiques, certifications) tirera profit de caractéristiques éprouvées depuis longtemps mais soumises à l'obsolescence et la redondance (forme « standard »). Les investisseurs, chevilles ouvrières de la fabrication néolibérale de la ville, sont sensibles à la forme « actif » des marchandises – ici les projets de ville – sur lesquelles ils peuvent spéculer avec une certaine prise de risque. La forme « collection » renvoie aux villes existantes qui valorisent leur originalité basée sur leur ancienneté.

Les « frontières du marchandisable » sont donc étendues à la ville elle-même notamment dans les projets de ville *ex nihilo* qui créent des produits nouveaux, mais aussi dans les projets de ville existante en transformation qui promeuvent leur ville sous un jour nouveau en mobilisant les formes de mise en valeur plus axées sur la forme « collection ». L'observation des dynamiques de concurrence entre villes n'est pas un fait nouveau mais dans le cas des projets de ville elle complète les analyses déjà menées et connues de la transformation des territoires par les projets urbains guidés par des « investissements stratégiques ». Ils rappellent l'exemple européen qui a fait école pour sa stratégie de revitalisation urbaine, Bilbao (Chadoin *et al.*, 2000).

9.2. Les ressources matérielles à l'appui dans l'espace urbain

Les projets de ville sont conçus en faisant appel à de nombreuses ressources matérielles pour composer l'espace urbain de la ville du futur. À la manière de l'usage fait de l'histoire pour alimenter l'image du projet, le paysage et le patrimoine architectural et urbain sont mobilisés pour ancrer le projet dans son contexte et lui fournir une substance historique et géographique fortement valorisée dans la compétition internationale. Les ressources matérielles comprennent aussi des artefacts étrangers rapportés et copiés. Les projets de ville s'emparent d'objets architecturaux et urbains internationaux réputés qui charrient avec eux des représentations d'attractivité économique, de dynamisme et d'adhésion à des valeurs contemporaines comme la durabilité ou les mobilités douces.

9.2.1. L'héritage et le patrimoine pour (re)dessiner la ville

Héritage et patrimoine s'accordent avec les valeurs de l'innovation technologique et de la durabilité prônées dans les projets de ville contemporains. Dans la conception de l'espace urbain, l'héritage culturel et les éléments patrimoniaux sont mobilisés de deux façons : ils inscrivent le projet dans une continuité historique et servent d'ancrages dans les villes *ex nihilo* ; ils fournissent une matière à recomposer et à recycler dans les villes existantes. Ils peuvent néanmoins devenir des obstacles aux aménagements urbains dans certains contextes.

L'héritage s'incarne d'abord dans les objets architecturaux, urbains et paysagers que les projets de ville cherchent à préserver et à valoriser. Il s'agit autant de marqueurs spatiaux touristiques que de symboles de l'histoire accumulée. Ces objets participent à l'écriture d'une histoire,

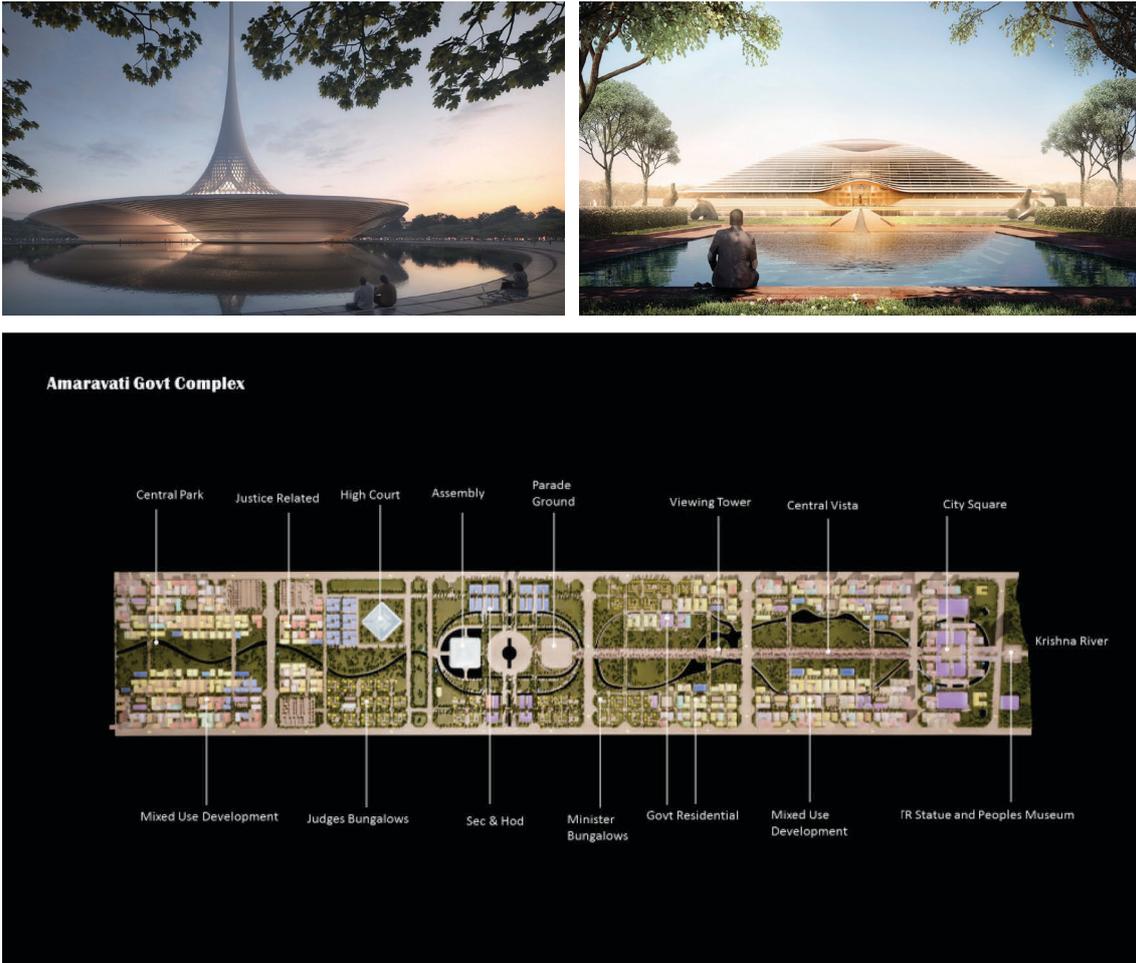


Figure 81 - Amaravati : illustrations de l'axe civique dessiné par Foster+Partners. En haut de gauche à droite, le tribunal et l'assemblée législative ; en bas, un plan de l'axe civique, le nord est orienté vers la droite. Crédits : Foster+Partner, 2017.

témoin du passé. À Amaravati, des édifices religieux (temples) ou des espaces naturels (collines, lacs, fleuve) donnent des appuis à la conception urbaine organisée selon le principe du *vastu* (Figure 82) : les points particuliers (« *heritage nodes* ») forment les sommets des corridors thématiques d'Amaravati qui dessinent une enceinte dont le centre représente le *brahmastan* (un espace « vide ») ; le reste du tissu urbain est aligné et décliné suivant ces axes structurants primaires. À Xixian New Area plusieurs éléments paysagers remplissent le même rôle que les collines et les temples à Amaravati. La rivière Wei joue un rôle de colonne vertébrale à Qinhan New City ; le lac Kuming est un centre fédérateur à Fengdong New City ; la préservation et la mise en valeur d'une pagode sert d'argument à l'aménagement de Jinghe New City³³². Chaque élément patrimonial et paysager porte un potentiel touristique puisé dans l'histoire millénaire

³³² Voir la présentation de la structure urbaine des cinq villes de Xixian New Area p. 187.

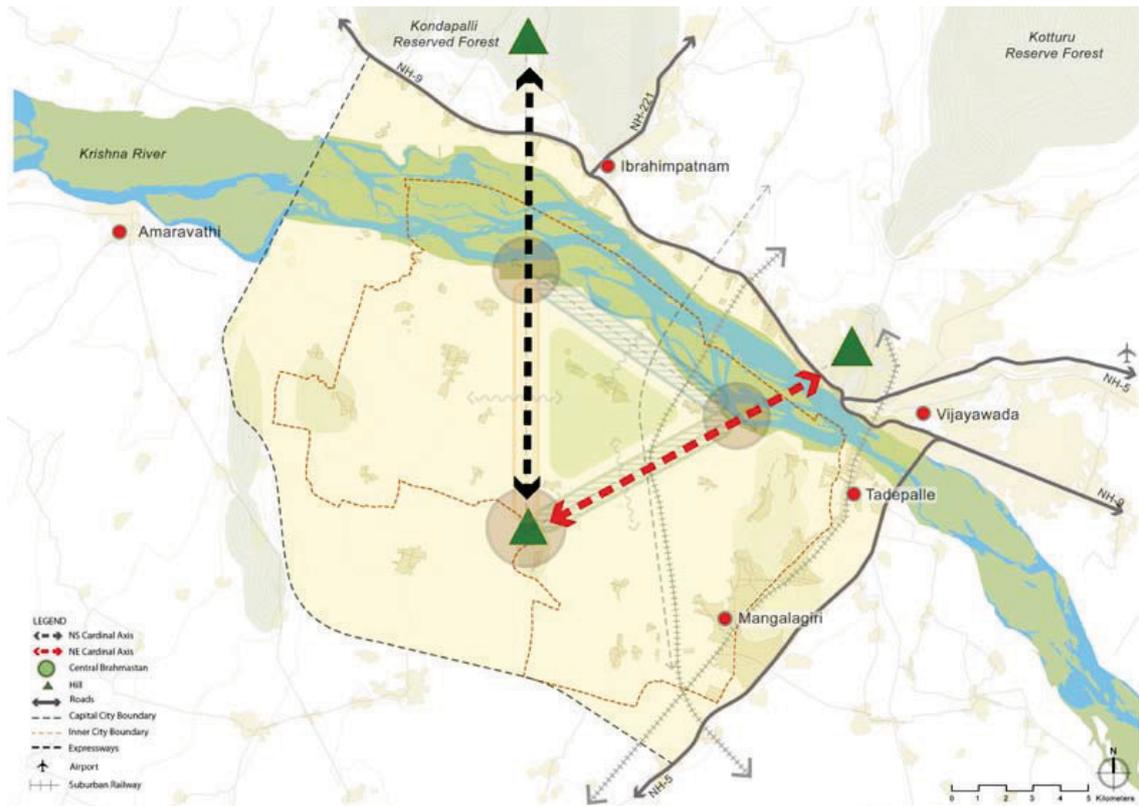


Figure 82 - Amaravati : Principes du vastu. Deux axes sont appuyés sur trois collines (représentées par les triangles verts) et un troisième longe la rivière Krishna. Ensemble ils dessinent les contours du brahmastan (en vert clair). Source : Amaravati, 2015a, p. 32.

de la Chine associée à des ambitions environnementales de préservation ou de récréation d'espaces naturels. La valorisation de ces objets crée un sentiment d'appartenance à une culture plus ancienne que les références mobilisées par ailleurs qui renvoient à des bâtiments, à des technologies ou à des usages très contemporains. L'héritage culturel paysager et bâti intégré à la composition urbaine participe à légitimer en grande partie les projets de ville *ex nihilo*. Insérés dans le tissu urbain et sa trame en tant qu'éléments signifiants, les projets acquièrent une substance plus concrète et la ville à venir se manifeste déjà par ces objets et ces lieux existants.

Le patrimoine est aussi une ressource esthétique et offre le moyen de créer un *continuum* entre un monde connu passé et le futur qu'il faut inventer. À Amaravati le futur « *axe civique* » regroupe les fonctions de gouvernement de l'Andhra Pradesh. Dessiné par Foster+Partners, il concentre des symboles culturels locaux et des références historiques comme le « *toit en gradins inspiré des anciennes stupas indiennes* » de l'assemblée législative. Le plan du tribunal de grande instance, sur lequel se dresse une pointe, est « *influencé par les plans traditionnels des temples* ». L'ensemble est placé au bout d'une allée majestueuse inspirée par deux références presque antagonistes, celle de l'axe menant au Rashtrapati Bhavan à New Delhi

(l'actuelle résidence du président indien) et celle du Central Park de New York. Enfin, la position des différentes entrées et les plans des bâtiments renvoient une fois de plus aux principes du *vastu*³³³ (Figure 81). Masdar City est pensée et conçue comme une « *combinaison de techniques architecturales arabes anciennes et des technologies modernes* », une intention qui se traduit par la superposition d'une esthétique traditionnelle avec des dispositifs technologiques qui en vantent les avantages (écrans de suivi des consommations, signalétique colorée en fonction des objectifs à atteindre) (Masdar City, 2017e, p. 11). Le projet de l'agence Foster+Partners s'empare de techniques de construction et des références esthétiques traditionnelles des architectures arabes du désert. Il propose un tissu urbain dense de faible hauteur aux rues étroites (4 à 6 m de largeur) qui procure de l'ombre en pleine journée malgré le fort ensoleillement et conserve la fraîcheur. Par ailleurs la tour à vent³³⁴ est réinterprétée pour amener de l'air frais au niveau du sol grâce à l'effet cheminée ; l'adjonction d'humidificateurs augmente l'efficacité du rafraîchissement³³⁵. Le moucharabieh, élément iconique de l'architecture islamique, est aussi emprunté pour le dessin des façades et sa réutilisation est intégrée à des techniques de construction contemporaines (Figure 83), en l'occurrence des bétons haute performance et une conception assistée par ordinateur³³⁶.

La ressource tirée de l'héritage et du patrimoine apparaît aussi lorsque des lieux sont recomposés par recyclage et réattribution au profit de nouvelles fonctions. Le recyclage de l'espace urbain offre des opportunités dans des villes existantes denses de trouver de nouveaux espaces pour construire afin de croître et de se transformer. Les lieux choisis conservent leur « *caractère* » et leur « *ambiance* », et ils lèguent une esthétique particulière aux futurs bâtiments :

« La valeur culturelle de "l'authenticité" et de la "diversité" sont tellement fondamentales qu'elles sont devenues des atouts et des symboles stratégiques. » (Fijalkow, 2017, p. 22)

³³³ Site internet officiel de Foster+Partners, page « Amaravati masterplan », url : <https://www.fosterandpartners.com/projects/amaravati-masterplan/> (consulté le 13/07/2018).

³³⁴ Élément d'architecture ancien dans les villes du Machrek et de l'Empire Perse. Les tours à vent fonctionnent comme des cheminées qui favorisent la circulation de l'air frais au sol.

³³⁵ BOLLET Sacha, et DEMARLE Benoit (2017), *Masdar, une Cité Verte au Pays de l'Or Noir*, Reportage, Saint Thomas Productions pour France Télévisions & Ushuaïa TV.

³³⁶ Site internet officiel de Foster+Partners, pages « Masdar Development » et « Masdar Institute », url : <http://www.fosterandpartners.com/projects/masdar-development/> ; <https://www.fosterandpartners.com/projects/masdar-insitute/> (consulté le 19/06/2017).



Figure 83 - Masdar City : réinterprétations d'une esthétique traditionnelle. À gauche la tour à vent (crédits : Foster+Partners) ; à droite les façades en béton reprenant des motifs de moucharabiehs (crédits : Duncan Chard).

Le projet Imagine Boston 2030 est une illustration du principe du redéveloppement urbain, une pratique très répandue dans les grandes villes occidentales. Le projet de ville met en avant l'histoire de la ville sans que l'espace concret du projet ne fasse apparaître d'éléments particuliers liés à son histoire ; la composition urbaine ne semble pas s'appuyer sur des objets symboliques ou des monuments. De fait le centre-ville historique de Boston est très bien conservé et rénové, les avenues et rues sont aux standards contemporains (accessibilité, pistes cyclables, signalétique), les constructions sont denses et laissent peu de foncier nu disponible. Le projet de ville intervient dans un contexte d'une ville déjà attractive et rénovée et la majorité de ses actions ne tend pas à modifier profondément le paysage urbain. Par contre, l'impératif de croissance nécessitant de planifier de nouvelles constructions, Imagine Boston 2030 fait le choix de profiter d'un patrimoine urbain qui marque la ville et se le réapproprie pour la planification du développement urbain futur. En effet, les friches industrielles et ferroviaires sont centrales dans la stratégie du projet de ville puisqu'elles sont le moyen pour la ville de trouver des terrains à construire au sein de son tissu urbain ancien. Elles sont attachées à l'objectif de « *relier des quartiers* ». Objets historiques « *façonnés pendant des siècles pour devenir des centres industriels* », elles sont « *déjà en train de changer* » et le projet promet de les revaloriser et de les intégrer à une nouvelle façon de vivre et de travailler en ville. Elles disparaissent en tant qu'espaces caractérisés par le bâti industriel et les infrastructures ferroviaires, mais leur mémoire est recomposée dans la ville en devenir qui cherche à atteindre « *son plein potentiel* », « *guidée par une compréhension de son histoire, des usages présents et des vulnérabilités futures* » (IB2030, 2017a, p. 195-201). Le front de mer portuaire (*waterfront*) est recyclé suivant les mêmes logiques puisque l'espace libre y est appelé à « *répondre aux*

besoins urgents de la ville au XXI^e siècle » et est, de plus, « *un trésor [qui] abrite une diversité de paysages [...] et d'espaces naturels* ». Le projet met l'accent sur ces atouts en en faisant des « *parcs signature* » (IB2030, 2017a, p. 243-252). Bordeaux Métropole 2050 fait aussi dialoguer patrimoine et programmation des transformations à l'horizon 2050. Les situations proposées à la réflexion dans le jeu sérieux à destination des internautes servent à mettre en débat la préservation du patrimoine architectural et sa transformation face à des changements d'usages (pépites 20, 31, 81, BM2050, 2019b, p. 111; 122; 170). Le parti pris est celui de la préservation du bâti, et les projets imaginés dans les *pépites* questionnent l'attrait des habitants pour ces nouveaux usages davantage que la question d'une intervention sur le bâti (Figure 71, p.352). La conservation et la mise en scène du patrimoine « *naturel* » et « *vert* » est au centre des débats dans les différentes communes où ont lieu des concertations (BM2050, 2019b, p. 50-87). Depuis l'inscription du centre historique bordelais sur la liste du patrimoine mondial au titre d'ensemble urbain exceptionnel en 2007, la transformation de la ville s'articule avec une mise en valeur de son patrimoine architectural et urbain. Il est principalement caractérisé par les façades XVIII^e siècle sur les quais, les clochers et les vestiges des portes de la ville qui dessinent la silhouette touristique. L'activité portuaire a été reléguée mais son image est mise en scène autour des anciens bassins à flots autours desquels des bâtiments résidentiels et tertiaires neufs remplacent les anciens hangars industriels en imitant leurs formes architecturales. Désormais, le patrimoine moderne gagne en notoriété et contribue à la recomposition urbaine en constituant des lieux symboliques à investir (le quartier Mériadeck, la cité administrative, les quartiers du Grand Parc et des Aubiers à Bordeaux ; le campus universitaire entre Pessac et Talence ; les coteaux de la rive droite de Lormont à Floirac) :

« L'originalité bordelaise est de conserver un patrimoine bâti souvent célébré [...]. Il alimente une projection sur l'avenir qui tient compte d'autres caractéristiques : la géographie et la topologie (et le fleuve pour fédérer) ; un potentiel foncier important qui suscite des projections sur les futurs "arcs de développement" (friches industrielles) ; la mutation des activités économiques ; le paysage source et symbole de qualité de vie. » (Godier *et al.*, 2009, p. 214)

Le patrimoine hérité est ici une ressource : il apporte un support pour de nouvelles activités et fournit un cadre qualitatif important pour penser le territoire métropolitain :

« Après s'être appuyé sur le mouvement de son histoire et sur son héritage en la matière, d'avoir recouru [...] à l'actualisation conservatoire de son existant, le projet d'agglomération bordelais s'inscrit désormais dans une dynamique de puissance du fait métropolitain. » (Godier *et al.*, 2018, p. 12)



Figure 84 - Nairobi 2030 : la nouvelle ligne ferroviaire dans le Parc Naturel.
Crédits : Yasuyoshi Chiba / AFP.

Il y a parfois rupture avec les héritages bâtis et paysagers lorsque ceux-ci sont perçus comme des contraintes par les concepteurs. C'est le cas en partie à Nairobi où les concepteurs ont un discours ambivalent à propos de la réserve naturelle du Parc National. Sa présence est à la fois un atout touristique majeur et un enjeu de développement durable (Nairobi 2030, 2014a, p. 2.1; 2.25), mais aussi un « *obstacle pour la planification urbaine* » car elle contraint la circulation sur la route de Mombasa, une voie d'entrée principale dans la ville, et provoque des embouteillages³³⁷. Pour accorder les infrastructures aux usages observés, le projet propose que les terrains qui bordent la route et la séparent de la réserve naturelle soient dédiés à des industries ou des infrastructures de transport (Nairobi 2030, 2014b, p. 6.23-6.26) malgré l'inadéquation des deux activités, et une voie ferrée traverse désormais le parc du nord au sud (Figure 84). La ligne ferroviaire qui sillonne l'Afrique de l'Est, financée par la Chine, traverse désormais le Parc Naturel de Nairobi. Élément le plus emblématique de la ville, qui compose son image touristique (Figure 85), la proximité du Parc National est valorisée comme un atout économique mais le parc en lui-même n'apparaît pas comme un élément de distinction pour

³³⁷ Voir plan p. 289.



Figure 85 - Une girafe dans le Parc National se détache sur la silhouette des gratte-ciels de la ville.
Crédits : Mkimemia, Wikimedia Commons.

composer la ville du futur de Nairobi 2030. Elle se concentre sur une image de la ville forgée autour d'un centre-ville d'affaires envié à d'autres grandes métropoles internationales.

9.2.2. Les artefacts internationaux en circulation

Les artefacts internationaux forment une seconde ressource matérielle pour composer l'espace urbain de la ville du futur dans les projets de ville. Sans passer en revue les nombreux objets architecturaux et urbains qui peuplent les villes contemporaines et qui contribuent à entretenir des images génériques des villes contemporaines, on remarque que certains circulent particulièrement dans les projets de ville et se retrouvent dans de nombreuses illustrations dessinant une ville du futur « stéréotypée sur le fond mais aussi dans la forme » (Reigner *et al.*, 2013, p. 12). Ils appartiennent à une image de la ville durable et verte le plus généralement, mais aussi à celle de la ville connectée et dynamique.

Le premier objet caractéristique des projets est la rue de centre-ville (Figure 86, Figure 87, Figure 88, Figure 89). Elle est reconnaissable à l'assemblage d'éléments types agencés de manières

variées : le partage de l'espace public avec des piétons et des cyclistes au côté de transports en commun qui laissent peu de place aux voitures (parfois inexistantes) ; une végétalisation qui procure une ambiance « verte » ; des trottoirs larges en regard de façades commerciales animées ; le tout dans un paysage urbain dense. La rue multimodale et végétalisée est internationalisée et traverse tous les continents à l'appui d'un discours consensuel sur de « nobles causes » :

« [Les discours et les pratiques sur les enjeux de mobilité durable] semblent se présenter comme relevant de l'évidence, imposant de "bonnes" façons de faire [...] qui renvoient en réalité à autant de normes, voire d'idéologies anonymes. » (Reigner *et al.*, 2013, p. 11)



Figure 86 - Konza Technopolis.
Crédits : Shop Architecture et KoTDA, 2015.



Figure 87 - Imagine Boston 2030.
Source : IB2030, 2017a, p. 26.



Figure 88 - Hong Kong 2030+.
Source : HK2030+, 2016d, p. 53.



Figure 89 - Amaravati.
Crédits : Foster+Partners, 2017.

Au cœur des problématiques des grandes métropoles contemporaines, les modes de transport à combustion sont identifiés comme étant largement responsables des émissions de polluants atmosphériques et sanitaires tout étant rapides accessibles au plus grand nombre. On leur reproche néanmoins leur occupation de l'espace public et les effets pervers, bien connus des

métropoles, qu'ils induisent (embouteillages, pollution). En conséquence, les projets de ville du futur cherchent des alternatives ou les moyens de limiter les impacts néfastes des transports individuels et collectifs. Les systèmes urbains centrés sur la proximité et la « marchabilité » (*walkability*) sont déjà une forme de réponse mise en œuvre en promouvant la densité et la multiplication des centres secondaires regroupant emplois et services ; la rue multimodale en est l'expression. L'introduction et le développement de technologies nouvelles alimentent aussi le paysage urbain mis en scène : transports électrique et parfois automatique ; développement des transports en site propre et de haute fréquence régulés par des outils de coordination informatique ; gestion de la voie publique avec assistance automatique (régulation des feux, signalétique adaptative).

Tout aussi caractéristique, le réaménagement des quais portuaires et maritimes en espaces de loisirs circule communément dans les projets de ville. Comme la rue multimodale, les quais aménagés existaient déjà lors de la réhabilitation de nombreuses friches portuaires dans les villes en déclin économique. Importé et répété, il reste un élément fort des projets de ville contemporains. La ville de Bordeaux fait partie des villes qui, dans les années 2000, ont réaménagé leurs quais fluviaux auparavant industriels et impropres aux activités touristiques. La ville s'enorgueillit aujourd'hui d'une façade architecturale mise en valeur par leur réaménagement pour les piétons, évacuant les activités industrielles. L'image est filée jusque dans le projet de ville Bordeaux Métropole 2050 qui poursuit l'idée, en 2019, d'un

Imagine Boston 2030 Waterfront Citywide Opportunities

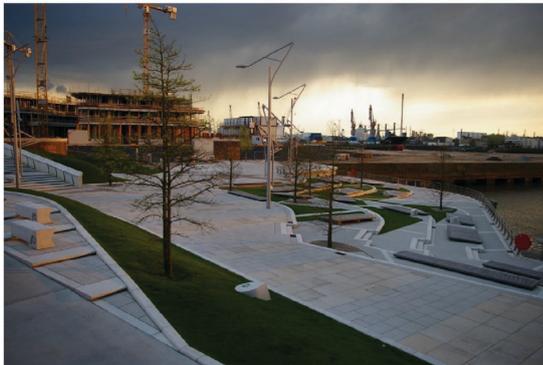
6. Develop local climate resilience plans to prepare existing and expanded neighborhoods

"Both green and gray infrastructure are necessary. Boston has existing green assets that can be enhanced to better serve as flood protection infrastructure, such as Belle Isle Marsh and Sales Creek."

- Citywide Waterfront Working Group Member

"Better prepare infrastructure for climate change-related issues."

- Roxbury resident via text message



Inspiration: HafenCity, Hamburg

IMAGINE
BOSTON
2030
Waterfront Assessment & Vision
imagine.boston.gov

Figure 90 - Imagine Boston 2030 : Référence au projet Hafencity.
Source : IB2030, 2016c, p. 19.

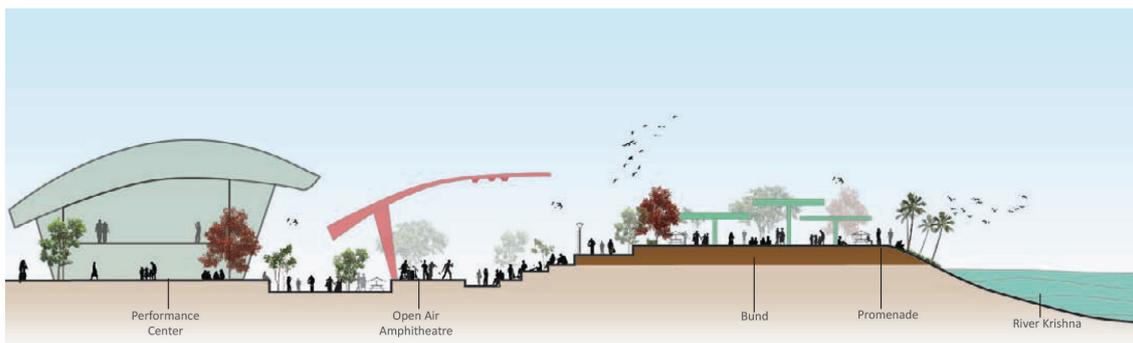
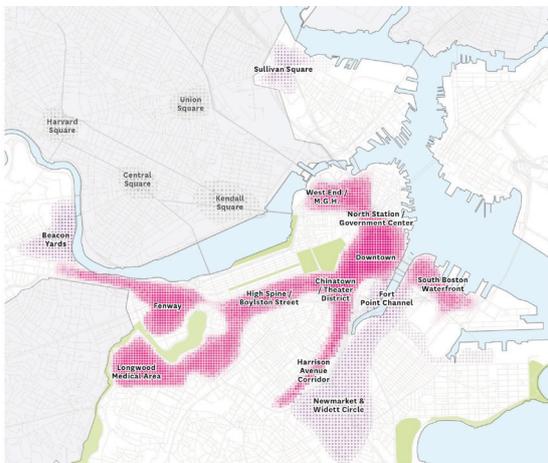


Figure 91 - Amaravati : Coupe de l'aménagement conçu en bordure du fleuve Krishna.
 Source : Amaravati, 2015c, p. 36.

réaménagement des quais encore industriels et bardés d'infrastructures routières sur des portions plus excentrées des berges. Le projet étend l'emprise de l'image des quais repris aux usines et aux camions pour y installer des activités de loisirs et des espaces pour les déplacements doux (pépité 13 BM2050, 2019b, p. 104). Avec Bordeaux Métropole 2050, une grande majorité des projets étudiés adhère à cet objet et y voit une façon de valoriser des espaces auparavant perçus négativement. Dans les projets de ville, le projet Hafencity à Hambourg revient régulièrement comme un exemple de réussite de requalification d'un quartier portuaire en zone commerciale et touristique de premier plan ; Imagine Boston 2030 s'en inspire (Figure 90). Les références à des réalisations similaires sont multiples et vont de San Francisco à Londres en passant par New York (IB2030, 2016c, p. 13-22). La figure des quais aménagés dont s'emparent les concepteurs combine l'opportunité de dégager des espaces publics dans des centres ville denses et de mettre en œuvre des dispositifs contre les inondations. Amaravati l'intègre à son projet de ville *ex nihilo*. Le fleuve est placé au centre de la première phase de construction qui doit faire la démonstration des qualités de la ville conçue en tant que centre d'affaires. L'aménagement des quais participe à créer une image conforme aux standards esthétiques internationaux (Figure 91) et à importer les fonctions génériques des villes globales qui confondent les activités commerciales et culturelles.

Le centre-ville d'affaires ou *Central Business District* (CBD) est un troisième artefact commun aux projets de ville. Il trouve une place dans la conception spatiale comme un espace nécessaire à l'activité et la croissance économique ; il est parfois couplé à une zone franche pour encourager les investissements. Il est fondamentalement attaché à une forme urbaine définie par la densité, les bâtiments de grande-hauteur, et l'hyperconnectivité. Les CBD se concentrent sur des zones territorialement limitées et forment des nœuds et des centralités reliés aux principaux axes de communication (aéroports, gares, autoroutes). Hong Kong 2030+ planifie le développement de deux CBD supplémentaires venant s'ajouter au CBD historique situé autour du port Victoria et

dédié aux activités de finance à haute valeur ajoutée (Figure 92). Le CBD2 propose une nouvelle offre pour les entreprises et les commerces à l'Est, tandis que le CBD3, à l'Ouest sur l'île de Lantau, vise le développement des entreprises de nouvelles technologies et un second pôle pour les services financiers, proche de l'aéroport et au cœur des échanges avec les villes du Delta de la rivière des Perles. L'ensemble doit composer un « cœur métropolitain » (*One Metropolitan Core*) à trois têtes clairement identifiées et interconnectées *via* de nouveaux corridors, et dont l'esthétique reprend l'image des gratte-ciel très vitrés, aux formes originales et distinctives, déjà omniprésente à Hong Kong (HK2030+, 2016d, p. 76). Boston possède un CBD ancien et légèrement diffus, à la fois concentré dans le centre-ville historique et le long d'un axe (*High Spine*), localisation héritée de la politique de planification des années 1960 (IB2030, 2017a, p. 175). La consolidation du CBD est un des trois axes du projet de ville et il y occupe une place importante. La connexion du CBD au reste de la ville passe par sa forme propre, en étoile, qui s'étend dans différentes directions. Imagine Boston 2030 prévoit de renforcer et de transformer l'ensemble du CBD et programme un développement qui comprend à la fois des logements et des activités commerciales. Il y est réaffirmé pour son rôle central dans la ville et il est renforcé par des objectifs de densification et de diversification fonctionnelle.



Boston will achieve its vision for the core by developing a plan for the Shawmut Peninsula in 2100, collaborating with institutional landowners, and encouraging growth that expands the boundaries of the core.

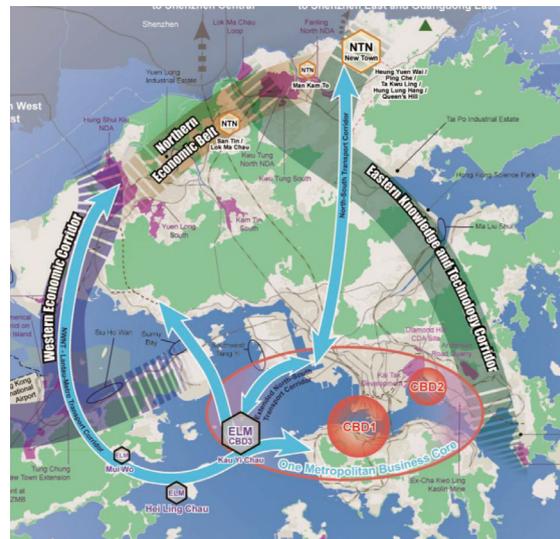


Figure 92 - Représentations des CBD et connexions au reste de la ville. À gauche le CBD de Boston qui s'étend suivant plusieurs axes (IB2030, 2017a, p. 171) ; à droite la stratégie spatiale de Hong Kong 2030+, le pôle des trois CBD au sud connectés au reste du territoire par des corridors (flèches bleues et noires) (HK2030+, 2016b, p. 10).

Les projets de ville insistent sur la consolidation ou la création de centres denses où l'espace bâti reflète l'intensité de l'activité et des échanges. La rue multimodale et les quais aménagés en sont des composantes. La vocation des CBD est d'être au centre et d'être connectés au reste de la ville (Figure 92), signes de l'attractivité économique désirée par les responsables politiques.

Par conséquent, les symboles urbains de la réussite économique sont repris des villes modèles insérées au cœur de l'économie mondiale, Shanghai, New York, Tokyo ou Londres.

Les projets Nairobi 2030, Amaravati, Xixian New Area et Konza Technopolis montrent le même attachement à la mise en œuvre de CBD aux caractéristiques empruntées aux centres-villes de métropoles internationales et aux « *villes de classe mondiale* ». La réussite de ces projets de ville est conditionnée à leur mise en œuvre pour attirer les investisseurs et leur offrir les conditions optimales pour dynamiser leurs activités : la proximité des infrastructures de transport national et international, la connexion aux réseaux numériques qui s'immiscent jusque dans l'espace urbain pour proposer des expériences urbaines intelligentes, et une esthétique architecturale qui produit une continuité esthétique et formelle entre tous les centres d'affaires internationaux. Xixian New Area participe à l'engouement. Elle met en scène une image de la ville du futur qui reprend ces codes sans les attacher nommément à une référence puisée à l'international. Au cœur de Fengdong New City un axe concentre des gratte-ciel et des infrastructures de transport de grande ampleur (Figure 93, voir aussi Figure 100, p. 415). Masdar City de son côté tente d'imposer une nouvelle forme de référence à partir de cet artefact incontournable de la ville du futur au XXI^e siècle. Un CBD affranchi d'une de ses trois caractéristiques, les bâtiments de grande-hauteur, mais qui conserve par contre les qualités de densité et de connectivité, et les incitations fiscales diverses.



Figure 93 - Xixian New Area: Illustration du CBD de Fengdong New City.
Source : Xixian New Area, 2019, p. 35.

*

Les projets de ville sont conçus en grande partie au moyen de ressources symboliques et matérielles génériques. Les ressources symboliques servent à fabriquer une image de la ville du futur en s'appuyant sur des comparaisons entre villes, la référence à une histoire et une mise en scène des qualités d'innovation et d'exemplarité ; les ressources matérielles sont utilisées pour concevoir l'espace urbain et concernent le recours systématique à des éléments patrimoniaux (paysagers, urbains et architecturaux) et à la même galerie d'artefacts architecturaux et urbains internationaux.

Ainsi, les projets ne font pas référence à des modèles monolithiques et théoriques mais multiplient, selon les besoins, les références à des villes, à des projets urbains étrangers et à des qualités singulières pour élaborer leur image et leur espace urbain. *In fine*, les ressources mobilisées sont révélatrices des ambitions poursuivies et des caractéristiques valorisées qui s'inscrivent dans les canons en vigueur. L'entremêlement des références qui circulent dans la production urbaine n'est pas nouvelle et elle est indissociable de la concurrence féroce qui se joue entre villes pour accéder aux capitaux des investisseurs :

« Dans un contexte de globalisation où les activités économiques comme les entrepreneurs sont de plus en plus volatils, les politiques urbaines défendues par la coalition de croissance reposent sur la mise en valeur de l'attractivité économique [...]. Dans cette perspective, les stratégies d'aménagement des métropoles renvoient souvent au mimétisme (quartier d'affaires, tours de bureaux, centre de congrès et d'expositions, gare de train à grande vitesse...). » (Douay, 2010)

Le mimétisme à l'œuvre dessine les contours d'une ville idéale qui combine des séries d'éléments types devenus indispensables pour prétendre faire partie d'une certaine catégorie de ville dans le monde :

« Le modèle n'est plus un objectif ou un cadre de référence, mais un moyen pour qui n'en pense pas moins, un jeu auquel il faut jouer mais ne point croire. » (Bourdin et Idt, 2016, p. 161)

Le recours à des constellations de références tantôt empruntées à l'international ou à l'histoire réduit la complexité des débats sur la ville du futur à un assemblage stratégique des ressources disponibles. S'il n'y a plus de modèle urbain hégémonique qui s'impose pour la composition des espaces urbains, il semble donc « se substituer une série de micro-modèles qui émergent sur la scène plurielle et banalisée de la fabrication des bonnes pratiques » (É. Roy, 2016, p. 154). Le modèle qui émerge au XXI^e siècle est celui d'une méthode pour concevoir la ville, laquelle agit

par accumulation de qualités, de signes et d'artefacts types, débarrassée d'un discours théorique :

« Reste la question de savoir si la mise en bonnes pratiques des actions urbaines ne participe pas d'une "méthodologisation" du monde marquée par une sur-attention aux méthodes qui opère aux dépens d'une attention légitime aux actions entreprises elles-mêmes et à leurs résultats. »
(É. Roy, 2016, p. 146)

Les projets de ville sont pris entre une volonté de « faire modèle » en innovant et en transgressant parfois les codes établis pour concevoir une idée de la ville du futur distinctive et unique mais moins universelle, et la possibilité de se distinguer en faisant preuve d'exemplarité au sein des standards en circulation au risque de se fondre dans une catégorie de projets similaires. L'usage des ressources symboliques et matérielles reflète cette ambivalence, notamment les références à l'histoire pour se distinguer au sein de projets d'urbanisme génériques.

CHAPITRE 10

Opérationnalisation stratégique et rationnelle

L'analyse spatiale révèle la nature stratégique et rationaliste de l'opérationnalisation des projets de ville que nous voulons mettre en valeur ici. D'abord, pour concevoir l'espace urbain, les projets rassemblent les différentes ressources symboliques et matérielles et ils articulent les références locales et internationales entre elles en fonction de leur reconnaissance à l'international. Par ailleurs, leur mise en œuvre dépend de stratégies de maîtrise spatiale et temporelle qui se traduit par le séquençage et la mise en scène de leur construction. Enfin, l'analyse morphologie des projets met en évidence les logiques de rationalisation et d'optimisation qui président à la conception architecturale et urbaine.

10.1. Assembler et articuler les ressources

La conception urbaine des projets de ville requiert de combiner et d'articuler l'ensemble des ressources symboliques et matérielles mobilisées. Elles renvoient à deux échelles de référence : l'échelle locale s'exprime par des caractéristiques contextuelles et culturelles ; l'échelle internationale convoque des représentations de la ville globalisée et standardisée. Les projets conçus résultent dès lors de l'imbrication des deux dimensions et créent des appartenances à plusieurs échelles.

L'imbrication des échelles passe par l'articulation, dans l'espace urbain, des ressources symboliques et matérielles. Il s'agit de produire une ville qui réponde aux aspirations d'internationalisation dictées par les ambitions de croissance économique mais qui s'adresse aussi aux habitants locaux en répondant aux logiques de développement locales et nationales. Cela se traduit par la superposition de références locales distinctives et de références internationales standardisées. Les projets de ville manient les mêmes types de ressources dans leurs discours, cependant leur articulation pour concevoir l'espace urbain dépend de leur situation géopolitique et économique. La position de force ou d'infériorité des gouvernements dans le cadre de la compétition économique détermine la balance entre la mise en avant de références locales distinctives ou internationales standardisées.

L'inscription des projets de ville dans les standards des villes connectées et adaptées aux voyageurs et investisseurs internationaux repose sur des infrastructures et des technologies de

pointe qui connectent les villes globales entre elles, en plus d'un CBD qui concentre les fonctions les plus prestigieuses (centres de congrès et de spectacle, parcs d'attraction, sièges d'entreprises multinationales). Les ressources culturelles locales s'exposent, elles, par la mise en valeur des ressources patrimoniales dans l'expression architecturale et les formes urbaines. Elles assurent un caractère unique qui distingue la ville globale de ses concurrentes.

10.1.1. Des villes globales distinguées par leurs ressources locales

Les villes globales, déjà conformes aux standards internationaux, se concentrent sur la mise en avant leur particularité culturelle. Celle-ci prend diverses formes et vient toujours renforcer la position de supériorité acquise grâce aux caractéristiques de la ville mondiale attractive. Hong Kong possède déjà toutes les caractéristiques de l'urbanisme international et fait reposer son projet de ville sur une exploitation et une valorisation de ses caractéristiques propres et sur une mise en œuvre adaptée aux contexte local. Hong Kong 2030+ met en valeur les collines de la péninsule que l'on peut voir depuis le port Victoria³³⁸ et dont la vue a été protégée dans les règlements d'urbanisme successifs depuis les années 1950. Cette vue rend le paysage urbain de Hong Kong, pourtant uniformisé par les gratte-ciel, unique et reconnaissable parmi les villes mondialisées. Le projet de ville recentre un territoire auparavant projeté vers l'international en déplaçant le centre de gravité de la structure urbaine vers le Delta de la rivière des Perles (PRD) et le projet pharaonique d'urbanisation chinois³³⁹. La promotion des qualités locales (paysage, proximité régionale d'autres métropoles, qualité de vie) accompagne le repli de la ville vers le Sud-Est asiatique. La transformation de la ville est un moyen de déplacer les polarités territoriales, autrefois dirigées vers l'océan et les destinations occidentales, vers le nord et la frontière avec la Chine *via* la ville de Shenzhen :

« Les méga-régions urbaines sont le cœur de la croissance économique. Hong Kong et la région du PRD constitueront une région de mégapoles permettant d'exploiter le potentiel de croissance de l'Asie-Pacifique. » (HK2030+, 2016d, p. 3)

Les Nouveaux Territoires Nord (*New Territories North*), zone proche de la frontière, sont restés longtemps moins urbanisés que la façade maritime sud. Le déplacement des polarités répond à une volonté stratégique orientée vers la Chine continentale :

³³⁸ Voir le plan détaillé de Hong Kong p. 265.

³³⁹ MOORE Malcolm, et FOSTER Peter (24 janvier 2011), « *China to Create Largest Mega City in the World with 42 Million People* », *The Telegraph [en ligne]*.

« Le cadre spatial conceptuel [tire] parti des emplacements stratégiques et des nouvelles possibilités de développement [qu'offrent] les points de contrôle des frontières. » (HK2030+, 2016b, p. 3)

Hong Kong 2030+ trouve sa place dans le Delta de la rivière des Perles en positionnant la ville comme un « *hub* », un « *pôle d'affaires et un centre financier* » (HK2030+, 2016d, p. 36), un positionnement qui complète l'offre locale des villes chinoises principalement organisées autour de l'industrie manufacturière et industrielle, et de l'innovation technologique³⁴⁰. Le territoire en projet est réorganisé à la faveur d'une ambition politique fondamentalement axée sur l'emprise politique et territoriale de la Chine sur ses espaces frontaliers et la promotion des qualités paysagères locales entre dans la stratégie chinoise de revendication de sa culture et son patrimoine.

D'une manière similaire, la ville de Boston peut profiter de sa position de force sur la scène internationale, notamment revendiquée dans le secteur de l'éducation de haut niveau ou celui des industries médicales, afin de développer le projet de ville à l'échelle locale. Imagine Boston 2030 articule une extension des espaces dédiés à des fonctions internationales d'investissement avec la mise en valeur de caractères singuliers, comme le redéveloppement des friches portuaires. En revanche, l'échelle régionale est peu revendiquée dans ce projet car elle est l'objet d'autres autorités de gouvernance (région métropolitaine, État du Massachusetts).

À Abou Dhabi et en Chine, la part des ressources symboliques et matérielles liées à une tradition locale est importante, très affirmée et revendiquée. Elle colore des projets qui répondent par ailleurs à des logiques de développement urbain standardisées et internationalisées. L'affirmation d'une culture locale et de dispositifs urbains spécifiques amplifie la force symbolique des projets de ville. Elle les singularise par un supplément d'âme qui n'enlève rien à leur adéquation avec les attentes des investisseurs internationaux, les besoins de ces derniers reposant sur des ressources urbaines standardisées. C'est une situation « ironique » où la recherche de distinction passe par des recettes partagées (Chadoïn, 2014).

Masdar City est avant tout un projet technologique. Le projet de ville devient l'occasion de mettre en œuvre des technologies innovantes et d'en faire la démonstration. L'offre de performance technologique accompagne la performance économique, et les technologies au

³⁴⁰ Shenzhen est réputée pour son marché électronique de détail mais aussi d'assemblage, NAWROCKI Julia (24 novembre 2020), « Carte à la une. Shenzhen au cœur d'un corridor d'innovation dans le Delta de la rivière des Perles », *Geoconfluences [en ligne]*.

service de la vie urbaine se démultiplient pour « améliorer » la qualité de vie et « réduire » les pollutions. Les transports constituent une part importante des technologies mises en œuvre ou plébiscitées. La ville combine le développement d'une technologie (les transports électriques et automatiques à la demande) avec une forme urbaine (l'urbanisme sur dalle) et une distinction esthétique (le moucharabieh, le tissu urbain de faible hauteur et haute densité) pour proposer une ville conçue en réponse à un problème contemporain et qui incorpore des éléments distinctifs culturels. Masdar City se sert de la réinterprétation de l'architecture du désert et du Machrek pour mettre en lien innovation et héritage culturel dans le projet de ville *ex nihilo*. La densité de la ville vise également à promouvoir les déplacements doux.

La revendication d'une particularité culturelle apparaît dans les pays possédant une identité forte, une politique volontariste et légitimée par les instances internationales, et une place plutôt dominante dans l'économie et la globalisation.

Amaravati parvient à un autre équilibre en associant des fragments de ressources culturelles locales avec une grande quantité de références internationales, tant dans l'expression architecturale que dans l'aménagement urbain.

10.1.2. Des villes qui s'effacent pour s'ouvrir à l'international

La revendication du local vis-à-vis d'un international standardisé tend à être occultée dans les pays les plus fragiles et les moins performants politiquement et économiquement, à la faveur d'un alignement vers des valeurs plébiscitées dans l'économie mondialisée ; les pays en développement se trouvent donc en position d'infériorité. Dans le cas du Kenya, Nairobi 2030 et Konza Technopolis tendent à favoriser un conformisme passe-partout qui donne prise aux stéréotypes culturels marchandisés du néolibéralisme et construisent des espaces neutres pour accueillir la globalisation³⁴¹. La valeur de la tradition locale s'efface, voire est volontairement reniée, ou n'est valorisée qu'en discours et en direction des publics étrangers autour de symboles, voire de clichés, comme la savane pour Konza Technopolis. Le projet lui-même n'inscrit pas les références locales dans la ville par des artefacts qui rappelleraient une architecture ou une esthétique vernaculaire, ou des dispositifs urbains propres au climat et à la topographie du site. Nairobi 2030 illustre le cas d'un projet de ville où l'échelle internationale prend plus de place dans la structuration urbaine que l'attention accordée aux habitants actuels.

³⁴¹ Ce qui se vérifie également dans le projet Eko Atlantic à Lagos au Nigéria.

Elle n'intègre guère de logiques spécifiques à la ville existante et aux modes de vies, croyances et esthétiques locales. Le projet s'inscrit dans une révolution politique et constitutionnelle dont découle un ensemble de plans nationaux, territoriaux et urbains. Leur ambition est de « *transformer le Kenya en un pays à revenu intermédiaire avec une haute qualité de vie* ». Ce leitmotiv décrit un rôle avant tout régional pour le projet de ville qui doit offrir aux Kenyans une amélioration de leurs conditions économiques, sociales et urbaines. Cependant, la prise en compte des échelles nationale et locale dans la conception reste subordonnée à des modèles en circulation dans des contextes étrangers et conçus pour les classes moyennes et supérieures ; ceux-ci dictent les critères valorisés à l'échelle internationale et influence les engagements pris et les transformations planifiées. Ces modèles ne permettent pas à Nairobi de répondre aux enjeux plus directement locaux des conditions de vie dans les bidonvilles et à ceux de la reproduction de la pauvreté de leurs habitants, car le projet de ville tend à reproduire des erreurs passées et leurs effets (Watson, 2014). La chimère d'un Nairobi aligné sur les standards internationaux et propulsé par les programmes d'aides internationaux (Robinson, 2008) invalide l'entreprise d'un projet de ville adapté au contexte local, aussi bien social qu'urbain. Les images merveilleuses d'un Nairobi aux gratte-ciel hypermodernes et aux avenues libres d'embouteillages dissimulent les problèmes structurels de la ville et parient sur un optimisme qui est « assombri par un examen rétrospectif des réalités auxquelles les villes sont confrontées » (Myers, 2015, p. 346).

10.2. Séquencer la mise en œuvre

L'opérationnalisation des projets de ville se joue dans la planification stratégique de la mise en œuvre afin de maîtriser l'image de la ville en construction ou en transformation, dans l'espace et dans le temps. La morphologie des projets de ville *ex nihilo* répond aux récits diffusés, et sa construction est séquencée en vue d'en contrôler la réalisation.

La conception urbaine des projets de ville *ex nihilo* matérialise la volonté, portée par les discours des responsables politiques, de créer des villes adaptées au XXI^e siècle et corrigées des obsolescences des villes existantes. La forme urbaine répond à la mise en scène d'une ville parfaite dont on maîtrise la construction de bout en bout. Deux morphologies urbaines se distinguent : l'enclave circonscrite (Masdar City et Konza Technopolis) et le noyau fondateur (Amaravati et Xixian New Area).

Par ailleurs, la planification organise le séquençage des réalisations. Il s'agit de programmer les différentes phases de construction, leur étendue spatiale et leur ordre de priorité. Le séquençage a pour effet de concentrer les efforts et les effets sur des zones restreintes et de maximiser leur valeur démonstrative à des fins de promotion.

10.2.1. Planification morphologique des projets de ville *ex nihilo*

Les projets de ville *ex nihilo* prennent place à des endroits non habités et non aménagés. Ils répondent à une ambition de construire des villes pensées pour le XXI^e siècle, en y apportant des réponses d'ordre territorial et urbain (infrastructures de transports, densité des constructions, prévention des risques environnementaux) et programmatique (choix et répartition des fonctions). Les récits organisent la nécessité et l'opportunité de « bien urbaniser » et les projets proposent une réponse parfaitement calibrée aux besoins exprimés : augmentation de la population, durabilité, offre de transports (pollution, distribution dans l'espace, fluidité de circulation, efficacité).

La planification de la construction d'une ville *ex nihilo* s'opère à partir d'aucune trace urbaine préexistante. Dans les documents de projet, les discours appuient sur le caractère vierge des terrains et l'opportunité d'une construction détachée de toute infrastructure préexistante mais soutiennent, dans le même temps, l'intérêt d'une telle démarche par des localisations opportunes et dynamisantes (près d'un aéroport, d'une grande ville, dans un paysage spécifique ou sur un axe majeur de transport et de commerce). La construction des villes *ex nihilo* dépend donc initialement des infrastructures et des villes voisines préexistantes ; si l'on considère leurs territoires élargis elles apparaissent comme des villes satellites. Les projets s'accrochent à l'existant et en tirent des avantages dans un premier temps : Amaravati profite du dynamisme économique de Vijayawada, Masdar City est aux portes d'un aéroport international, Konza Technopolis s'accroche sur la route principale du pays entre ses deux villes principales, et Xixian New Area prolonge la mégapole de Xi'an. De prime abord il n'est pas question de revendiquer la construction hors de tout contexte mais de planifier les villes nécessaires à ces endroits parce qu'elles complètent une offre locale et développent des réponses urbaines sur des thématiques précises (dérèglement climatique, innovation technologique, urbanisation mondiale, croissance économique). Cependant, elles s'autonomisent rapidement : dans les discours elles assument peu leur dépendance et se mettent à distance, puis elles revendiquent rapidement leur indépendance lorsqu'elles sont en mesure d'engendrer une activité propre.

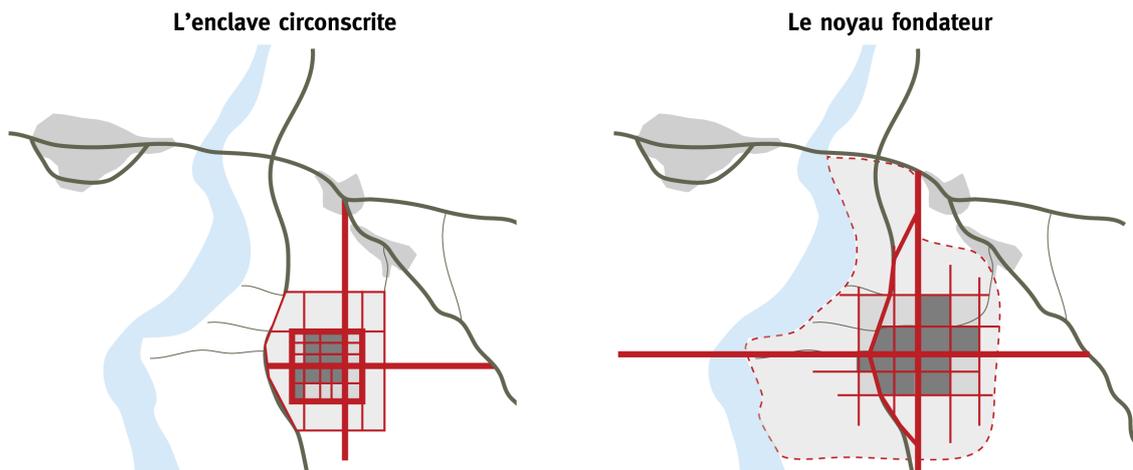


Figure 94 - Schématisation des deux stratégies de planification morphologique dans les projets de ville *ex nihilo*.

Les projets de ville *ex nihilo* sont attentifs à la maîtrise complète de la morphologie et de la trame urbaine créées. C'est à long terme qu'ils organisent les structures urbaines et territoriales des premières constructions et celles en prévision des évolutions futures. La conception n'est éventuellement limitée physiquement que par des éléments naturels du paysage (fleuves, relief) ou des infrastructures existantes (routes, rails). Dans une moindre mesure le parcellaire préexistant peut être un frein s'il n'est pas remodelé ou effacé, et il peut contraindre la forme du site dans son ensemble comme dans les cas d'Amaravati ou Konza Technopolis.

Deux stratégies existent pour la maîtrise morphologique et ses évolutions (Figure 94). Une partie des projets de ville *ex nihilo* recourt à une méthode qui consiste à circonscrire strictement le territoire à urbaniser et à déterminer à l'intérieur de celui-ci des règles d'aménagement rigoureuses. Cette stratégie fait écho aux récits utopiques dans lesquels l'espace bâti est imaginé en un bloc parfait, entier. Édifier la ville à partir de rien, tout en voulant faire émerger un espace urbain *ad hoc* complet et clairement identifiable pour rivaliser avec des villes existantes, engage à ne laisser place à aucune indécision et d'être en mesure de bâtir et de gérer la construction de la ville dans le temps et dans l'espace. Les réseaux d'infrastructures sont alors construits en amont de tout véritable développement architectural et ils conditionnent les aménagements autorisés. Ces projets conçoivent des enclaves spatialement surdéterminées et isolées de leur environnement immédiat, comme un moyen de garder le contrôle sur la forme et le

développement futur de la ville³⁴². Ensuite, les raccords aux espaces urbains ou aux infrastructures existantes et à l'environnement alentours sont assurés par quelques voies de transport qui déterminent et limitent les entrées dans ces enclaves.



(Masdar City, 2017c)

Masdar City : une stratégie d'**enclave circonscrite**. On distingue l'enclave du site en forme de flèche vers le bas qui circonscrit deux plus petites formes carrées subdivisées par des voies principalement orthogonales.



(Xixian New Area, 2019)

Xixian New Area : une stratégie de **noyaux fondateurs**. Ici en orangé foncé le centre de Fengdong New Town mis en relation avec le centre de Xi'an à l'est (en rose) et les autres centralités créées au nord (en bleu).

Figure 95 - Illustration des stratégies de planification spatiale territoriale et urbaine dans les cas d'études retenus.

Le cas de Masdar City l'illustre bien (Figure 95) car il est doté de deux enceintes : la plus grande délimite le site du projet sur le territoire d'Abou Dhabi et s'inscrit dans le parcellaire urbain avec une forme irrégulière ; à l'intérieur de celle-ci, les zones bâties, urbanisées et habitées sont circonscrites par une autre enceinte, celle des limites de la dalle surélevée (Figure 98, p.413) ; seuls sont construits en contrebas les bâtiments industriels mais ils n'illustrent pas les communications promotionnelles. La ville *ex nihilo* est mise à distance de son environnement grâce à cette épaisseur. Elle abrite notamment un paysage de verdure et d'espaces ouverts tandis que la ville conçue sur la dalle revendique en contraste sa densité architecturale, en milieu désertique, laissant peu de place à l'expression d'une végétation nourrie. Nicolai Ourousoff fait

³⁴² À l'image des *edges cities* et *corporates hometowns* qui encerclent Houston, elles ne sont pas prévues pour croître mais justement comme des enclaves fermées « conçues pour empêcher toute croissance et changement » (Pope, 1996, p. 179).

un parallèle entre le projet Masdar City et la recherche de pureté décrite dans les projets d'utopies isolées et autonomes, comme l'exemple séminal de l'île d'Utopie de Thomas More (1516). Le choix de s'isoler dénote l'idée que « le seul moyen de créer une communauté réellement harmonieuse, verte ou autre, est de l'isoler du monde »³⁴³. Le projet de ville Konza Technopolis rejoint cette stratégie de double enceinte qui crée la morphologie désirée à l'intérieur d'un site administratif imposé (voir plans Figure 101 p.416). La double enceinte sert alors aussi à mettre à distance l'existant, à offrir des limites nettes et franches, et à distinguer spatialement le projet.

La stratégie territoriale du noyau fondateur inscrit le projet de ville dans des processus morphologiques plus proches des villes formées de manière organiques à partir d'un centre. Elles n'adoptent pas de frontières matérialisées franches, elles restent davantage poreuses aux voies de communication existantes, et leur morphologie est définie par une centralité autour de laquelle se répartissent les fonctions urbaines. La structure urbaine réutilise et s'appuie également sur des infrastructures existantes sans en faire des frontières. Cependant, à l'intérieur des limites administratives le tissu urbain demeure strictement régi par des règles de composition qui privilégient la hiérarchisation et la rationalisation des formes et des fonctions. Les projets de ville qui adoptent cette stratégie se rapprochent donc de la création de noyaux urbains organisés sur une structure spatiale ouverte et qui s'étendront avec le temps. Le cas de Xixian New Area et de ses cinq villes *ex nihilo* assemblées en un grand projet de villes repose sur une réflexion urbanistique où des centres organisent un grand territoire. Ils sont distribués et hiérarchisés autour d'un axe nord-sud principal et des axes est-ouest secondaires, à la manière des principes urbanistiques historiques en Chine. Elle s'en éloigne toutefois en se libérant de la forme de l'enceinte rectangulaire qui délimitait les villes, à la manière de la ville ancienne de Xi'an, pour laisser place à un urbanisme par zones (Figure 95). Amaravati s'apparente à la stratégie du noyau fondateur car sa planification définit un centre-ville (le SEED) autour duquel sera construite la ville en différentes phases. Mais sa particularité est d'avoir redéfini entièrement son territoire grâce au remembrement des terres à l'intérieur d'une enceinte matérialisée par des voies de communication spécialement créées. À une stratégie de noyau fondateur, Amaravati combine donc une stratégie d'enclave circonscrite à l'intérieur de laquelle les voies tracées au cordeau organisent la structure urbaine et le rythme architectural (en

³⁴³ OUROUSSOF Nicolai (27 septembre 2010), « *A vision of sustainability, sealed off from the world* », *International Herald Tribune*.

construisant d'abord le SEED) en planifiant le développement en tache d'huile à l'intérieur de ses limites administratives (Figure 96).

Les deux stratégies illustrent deux idées de la ville idéale au XXI^e siècle. Les enclaves circonscrites sont planifiées en faisant fi du contexte morphologique, et leur inscription territoriale ne se justifie que par l'accès aux grandes infrastructures de transport (autoroutes, aéroports). Elles restent dépendantes d'une ville centre

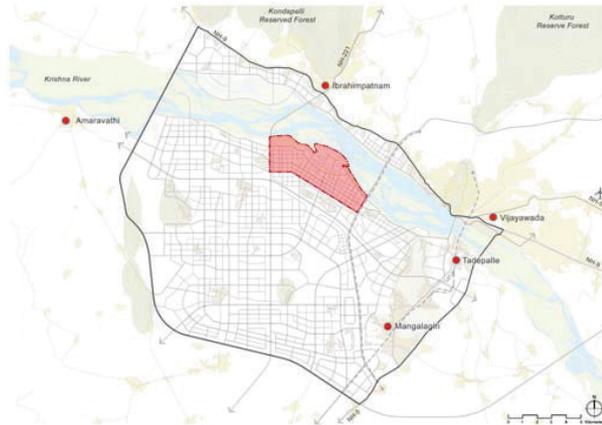


Figure 96 - Amaravati : Plan schématique de la phase 1.

En rouge la zone du SEED, le centre de la future ville, en gris foncé les limites de la ville et en gris clair la trame urbaine.

Source : Amaravati, 2015c, p. 9.

dont elles sont des extensions hyperspécialisées et thématiques. Au départ non autonome dans leurs fonctions, elles visent à s'affranchir de ces tutelles à moyen et long terme pour s'affirmer comme des villes à part entière, aux fonctions et aux usages suffisamment diversifiés pour en revendiquer l'appellation. Leur forme d'enclave non assujettie au contexte favorise leur émancipation et leur distinction, et permet d'envisager une réplique. C'est particulièrement vrai pour Masdar City promue comme un « *greenprint* »³⁴⁴ pour la ville du futur et un prototype de ville durable. Son lien avec la ville d'Abou Dhabi, sa région et le reste du monde est assuré par des autoroutes et le trafic aérien. Konza Technopolis établit un pôle universitaire et technologique à 60 km de Nairobi mais reste fondamentalement lié à la capitale et à l'aéroport international par l'autoroute. Le projet de ville met en œuvre la cristallisation urbaine de l'ambition de démonstration des qualités kenyanes en faveur du développement économique et de l'innovation technologique.

Les projets de noyaux fondateurs affirment fonder une nouvelle ville autonome qui soit importante politiquement, administrativement et économiquement. Ils planifient ainsi l'avenir de territoires entiers et organisent un maillage avec de nouvelles infrastructures. Ces villes *ex nihilo* représentent l'idée de nouvelles mégapoles d'importance et volent la vedette aux villes voisines existantes auxquelles elles s'adosent dans un premier temps. Les noyaux fondateurs reprennent le motif de la ville construite organiquement et construisent plus grand et plus

³⁴⁴ Jeu de mot en anglais entre *blueprint* (un plan, un schéma) et *green* (vert).

diversifié en inscrivant leur projet dans des temporalités plus longues (correspondant au temps nécessaire à la construction et à la sédimentation sociale et fonctionnelle). Xixian New Area apparaît d'abord entre deux villes (Xi'an et Xianyang) mais, à terme elle sera une nouvelle *megacity* qui absorbera la rivalité entre les deux villes existantes pour remettre le pouvoir politique de la province du Shaanxi au premier plan (en tant que gestionnaire), contre les velléités des gouvernements urbains, moins contrôlés par le PCC³⁴⁵. Amaravati fonde une nouvelle capitale et s'appuie sur l'importance et le dynamisme de la ville centre choisie en référence (Vijayawāda) pour définir son emplacement. Mais, en définitive, tout le projet vise à construire une ville rivale qui supplantera rapidement sa voisine et régira tout son territoire (Amaravati Capital Region) en réorganisant vers elle les voies de transport et les pôles fonctionnels et attractifs.

10.2.2. Maîtrise spatiale et temporelle de la mise en œuvre

La recherche d'une maîtrise totale de l'espace créé ou transformé requiert d'associer à la maîtrise spatiale la maîtrise des réalisations dans le temps. Les projets de ville *ex nihilo* planifient des constructions de grande ampleur grâce au séquençage des constructions et des investissements qui donne un ordre de priorité aux constructions et contribue à soutenir les discours promotionnels. Les projets de ville existante adoptent des stratégies d'opérationnalisation qui mettent en scène les premières réalisations en tant que symboles des transformations à venir. Ils font le récit de transformations globales des villes mais en réalité l'expression spatiale de la transformation s'avère limitée à des lieux très spécifiques qui concentrent l'image du projet.

Les projets de ville *ex nihilo* doivent trouver un moyen de gérer l'image et la communication de projets de très grande taille et à long terme. L'inscription spatiale immédiate du projet privilégie une petite échelle de réalisation qui doit incarner et symboliser un projet de ville qui ne sera pas achevé avant dix ou vingt ans de travaux. Pour l'ensemble des projets, le séquençage permet de bâtir une cohérence progressive dont l'image partielle, à chaque étape, reflète le projet dans son ensemble. Les premiers morceaux construits contiennent l'essence des projets définitifs et concentrent les éléments symboliques et fonctionnels des futures villes projetées. Ils doivent être des exemples d'une mise en œuvre parfaite et totale des « *principes* » et de la

³⁴⁵ Voir 6.1.3 *Des logiques territoriales en prise avec une structure gouvernementale*, p. 179.

« *philosophie* » (Konza Technopolis, 2013a, p. 71) qui a présidé à la formulation des choix de planification (Tableau 17).

Les projets de ville *ex nihilo* font majoritairement graviter l'image du projet et son essence autour des centres d'affaires et des activités liées au développement d'une expertise, et des technologies commercialisables d'un point de vue symbolique (première ville sans émission de CO₂, ville écologique), ou pratique (démonstration de technologies, construction d'infrastructures et de bâtiments emblématiques et innovants). Ils construisent donc très en amont leur infrastructure – souvent complexe car comportant de nombreux réseaux de télécommunication mais aussi des réseaux d'eau et parfois de déchets enterrés – afin de rendre rapidement les terrains constructibles et exploitables.

Après l'infrastructure, les noyaux de ville sont urbanisés avec les bâtiments sur lesquels reposent la communication ; c'est-à-dire les bâtiments administratifs qui seront les premiers en activité³⁴⁶, des bâtiments de démonstration technologiques, ainsi que ceux des premiers et principaux investisseurs³⁴⁷. Les bâtiments possèdent un potentiel symbolique et des fonctions destinées aux marchés nationaux et internationaux et dimensionnées en conséquence (centres de congrès, sièges d'entreprises, universités, parcs de loisirs). Les phases suivantes amorcent l'ouverture des constructions moins contrôlées par l'autorité centrale et principalement dépendantes de fonds privés. Elles peuvent encore servir à stimuler l'intérêt pour le projet en déployant de nouveaux objets urbains innovants mais elles correspondent davantage à la maximisation foncière de la valeur créée par la phase initiale et à la complétion des fonctions indispensables à long terme. Elles sont consacrées à un usage plus régional, voire local, au contraire des équipements de rayonnement national et international des constructions de phase 1. Enfin, la suite de la construction planifiée suit une logique de lotissement classique. L'infrastructure déployée permet de vendre les parcelles qui accueilleront des fonctions plus modestes et moins emblématiques (logement, commerces, bureaux, services publics).

³⁴⁶ Les bureaux de Konza Technopolis Development Authority, les maisons du projet et les bureaux des autorités administratives à Xixian New Area, le complexe gouvernemental à Amaravati.

³⁴⁷ Comme Siemens à Masdar City.

	Objectifs globaux des projets de ville	Premières réalisations	Phases suivantes
Xixian New Area	« <i>Un urbanisme moderne avec des caractéristiques chinoises</i> »	Bâtiments administratifs, infrastructures, espaces commerciaux, parcs de loisirs thématiques (Fucha Town)	Logements, zones d'activité...
Masdar City	« <i>world's most sustainable urban community</i> »	« <i>City's core</i> » Masdar Institute of Science and Technology Siège Siemens pour le Moyen Orient	« <i>Next step</i> » : « <i>R&D cluster (projects aimed at commercialising clean technologies, homes, schools, mosques, parks, restaurants, cafés and services outlets)</i> » Constructions dispersées et logements « <i>pilotes</i> »
Amaravati	« <i>A world class city</i> »	Phase 1, <i>SEED</i> : <i>Central Business District</i> , complexe gouvernemental, équipements de rayonnement international (centre de congrès, stade, musée...)	Phase 2 : Logements, zone industrielle, transports en commun, parc (équipements de rayonnement régional et local) Puis phase 3, reste de la ville.
Konza Technopolis	« <i>Pôle national des innovations pour les TIC, les entreprises, la santé et l'éducation</i> »	Phase 1 : « <i>enabling environment</i> » : première bande multifonctionnelle financée par PPP. Bureaux de l'autorité administrative, infrastructures, université de technologies, espaces de bureaux commercialisables.	Phase 2 : « <i>development</i> ». Projets hors PPP, financés par le gouvernement (logements, parcs, bureaux, services publics...)

Tableau 17 - Synthèse des stratégies de séquençage des projets de ville ex nihilo.

L'inscription spatiale des projets de ville existante a pour caractéristique principale d'être très fragmentée et restreinte, comparée à la superficie totale des villes. Dans les documents promotionnels, les projets sont d'abord présentés au travers d'objectifs globaux qui se lisent à l'échelle de la ville et du territoire entier, un argumentaire articulé avec les ambitions politiques qui les portent. Ces objectifs généraux sont ensuite détaillés dans leurs modes d'action et de mise en œuvre à des échelles plus resserrées à l'échelle de l'espace urbain, mais encore indéterminée dans l'espace de la ville (« *quartiers* », « *sites stratégiques* », « *centre-ville* /

centres secondaires », « *polarités* »). Puis, les documents détaillent plus spécifiquement les différents projets architecturaux et urbains planifiés et mettent en avant des zones très restreintes pour la mise en œuvre des transformations (Tableau 18).

L'opérationnalisation des projets de ville existante en transformation laisse apparaître une action spatialisée sur des secteurs extrêmement réduits qui deviennent alors emblématiques des projets dans leur ensemble. La réalité des projets de ville est finalement hyper localisée et peu remarquable à l'échelle des métropoles comme Boston, Hong Kong ou Nairobi. À la manière d'une vitrine, les secteurs d'action choisis agissent en synecdoques spatiales pour les projets entiers. À Boston, les projets pilotes doivent faire la preuve de leur qualité et de leur efficacité pour créer un précédent et permettre leur réplique. Ils sont garants de la qualité et de la pertinence des choix réalisés à l'échelle du projet de ville. À Nairobi l'enjeu des projets prioritaires est de poser rapidement les bases de la transformation de la ville et ainsi de produire une nouvelle image de marque urbaine. Les lieux spécifiques choisis pour les actions de transformation garantissent une inscription visible du projet aux yeux des spectateurs extérieurs et des investisseurs. Ils créent une adhésion au projet à plus long terme. Le caractère stratégique du projet de ville en tant que projet politique et économique prend ici tout son sens. L'opérationnalisation articule des actions immédiates dans l'espace et des visions à long terme. La mise en œuvre de projets pilotes sert la mise en scène des ambitions et complète le récit des représentations de la ville future.

	Objectifs globaux des projets de ville	Échelle générique d'application	Échelle d'action des projets pilotes
Imagine Boston 2030	<i>"accessible and equitable city"</i>	<i>Enhance neighborhoods</i>	Upham's Corner (un carrefour multimodal au sud de la ville)
Hong Kong 2030+	<i>"allow sustainable growth"</i>	<i>Strategic development areas</i>	New Territories North (la zone frontalière avec Shenzhen)
Nairobi 2030	<i>"world-class African metropolis"</i>	<i>Railway City Development</i>	Central Business District (hyper centre-ville)

Tableau 18 - Déclinaison des objectifs généraux des projets de ville existante en projets architecturaux et urbains localisés.

La gestion du temps long est un aspect important des projets de ville qui se projettent en 2030 et au-delà. Les responsables politiques doivent organiser, avec les concepteurs, les moyens de

concrétiser les constructions et les transformations à court et moyen termes afin de donner une présence au projet et de confirmer les ambitions énoncées. Le séquençage et la mise en scène des transformations dans des espaces restreints permet aux concepteurs d’y concentrer les efforts d’en contrôler tous les détails.

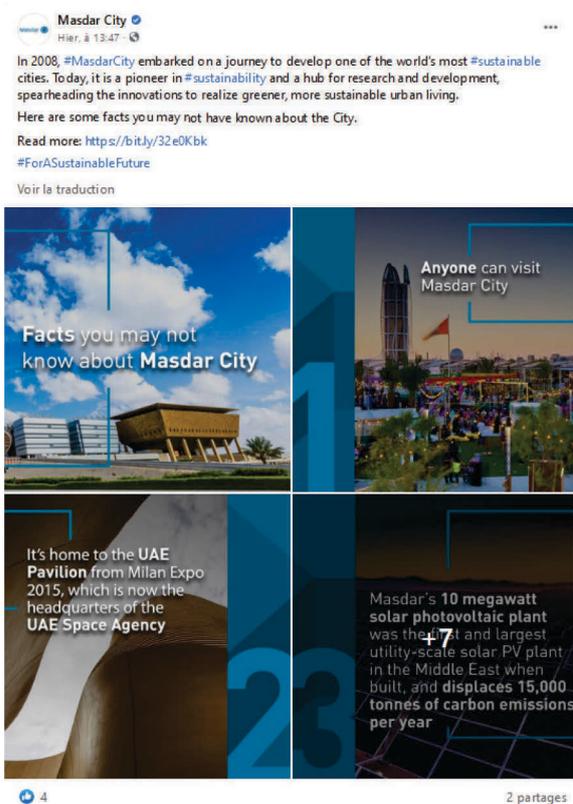


Figure 97 – Masdar City : Capture d'écran d'une publication Facebook.
Crédits : Masdar City, le 15 avril 2021.

Ces espaces de démonstration sont les preuves tangibles des annonces et des effets promis du projet. De plus, la circulation des références en tant que ressources pour d'autres projets mobilise des artefacts qui concentrent les signes et les symboles qui marquent les esprits. Vincent Béal suggère que la néolibéralisation conduit à la pensée et à la production de « projets emblématiques spatialement circonscrits », qui divergent d'une vision « keynésienne » englobant la ville (Béal, 2014). Les projets de ville existante en transformation s'inscrivent dans cette pratique. Ils recréent les conditions de mise en œuvre de projets spatialement circonscrits et emblématiques au sein des villes, par l'intermédiaire de projets urbains démonstratifs dont la mise en scène participe

à alimenter le récit du projet de ville en train de se faire. Les quais de Boston seront aussi photogéniques que ceux de Hambourg et le CBD rénové de Nairobi illustrera les guides touristiques. Masdar City existe déjà médiatiquement même si c'est dans une forme limitée (Figure 97) et la communication s'en trouve d'autant plus pertinente et percutante³⁴⁸.

³⁴⁸ Masdar City fait l'objet de nombreux (publi)reportages vidéo et articles de presse dans lesquels la visite de la part érigée de la ville et de ses installations technologiques (centrale solaire, transport autonome, centre de contrôle des consommations énergétiques) est un incontournable. Elle fait écho aux nombreux reportages dans la ville de Rio de Janeiro sur le thème de la ville intelligente qui mettent en scène le centre de contrôle (bardé d'écrans et de compteurs), seule réelle trace d'une infrastructure difficilement perceptible dans l'espace urbain.

Le séquençage et la sectorisation des constructions concentrent les efforts de planification vers des espaces privilégiés et participent à organiser une conception rationnelle de la ville. À Amaravati et Konza Technopolis le séquençage du projet suit les logiques de séquençage de la construction de l'espace bâti pour produire rapidement des centres d'affaires et d'activité dont l'attractivité stimulera en retour d'autres constructions, moins profitables aux promoteurs mais néanmoins nécessaires aux projets. Le même principe prévaut à Xixian New Area dont l'objectif est de démontrer la possibilité d'une réalisation rapide et simultanée de cinq villes répondant à des enjeux immédiats d'ouverture des marchés d'import-export *via* Les Nouvelles Routes de la Soie (*Belt and Road Initiative*). L'historique du développement du projet de villes, depuis une zone industrielle jusqu'à la planification de cinq villes nouvelles, s'est opéré en partie par un changement d'attitude des autorités administratives pour mettre en œuvre de nouveaux mécanismes d'urbanisation³⁴⁹. Dans les années 2000, des villes chinoises commencent à être classées par des conseils en investissement international sur la base du calcul de leurs performances économiques (Doulet, 2013, p. 19). C'est une phase de « normalisation » durant laquelle elles s'alignent sur les standards de la compétition internationale. Les années 2000 montrent en fait les « limites d'une stratégie reposant uniquement sur la valorisation du foncier et sur le soutien aux activités productives à faible coûts ». À partir de ce moment, « les gouvernements locaux cherchent à affiner et diversifier le fondement de leur développement économique » (Doulet, 2013, p. 23). Cependant le foncier reste une source importante de plus-value et de bénéfices. La gestion s'infléchit alors, allant d'une stratégie d'acquisition-revente de terres agricoles devenues « *urbanisables* » vers une stratégie de gestion à long terme des valeurs foncières. Celle-ci implique la gestion d'écosystèmes urbains qui associent des zones industrielles avec des zones urbaines résidentielles afin de produire de nouvelles villes et non seulement des parcs industriels³⁵⁰. Ainsi, la valeur est entretenue et elle augmente avec le développement conjoint des différentes zones fonctionnelles. Plutôt que d'ajouter des zones industrielles périphériques aux villes existantes, la stratégie de planification s'est dirigée vers une logique de construction de noyaux de ville à même d'attirer des habitants et des entreprises, une logique de conception en « *grappe* », plus rationnelle, qui limite les coûts de construction

³⁴⁹ Wang Jun (Ancien directeur exécutif du comité administratif de Xixian New Area), entretien avril 2019, Xi'an.

³⁵⁰ *Op. cit.*

des infrastructures et assure la maîtrise de la demande sur le marché foncier. À Boston, les projets pilotes servent de scène à l'action municipale dans leur communication.

10.3. Structurer l'espace urbain

L'analyse des caractéristiques spatiales des projets de ville à l'échelle infra-urbaine fait apparaître des méthodes de conception apparentées à une approche technico-esthétique de l'urbanisme. Les projets de ville *ex nihilo* possèdent des morphologies urbaines régies par des règles de rationalisation spatiale et sont conçus par l'agencement d'unités répétées et assemblées pour composer les trames urbaines générales. Les constructions de villes nouvelles répondent à la « convergence de deux facteurs », comme l'avaient étudié Panerai, Castex et Depaule, « la nécessité ou l'opportunité de construire un grand nombre de bâtis [et] une autorité qui peut en assurer la charge » (2004, p. 175). Les projets de ville existante en transformation recourent aux outils de rationalisation lors de l'analyse préalable à la conception et servent à établir une lecture schématique des structures urbaines ; ils guident des principes d'opérationnalisation systématisés. Dans les deux cas, la conception répond à un objectif clé des projets de ville, accompagner la croissance économique par une croissance urbaine. La rationalisation sert à opérer efficacement et à trouver des moyens de maximiser et d'optimiser l'aménagement de l'espace urbain. Elle s'exprime notamment à travers l'usage de méthodes statistiques et quantitatives pour informer la transformation ou la création des villes, et de modes de conception par unités répétées et assemblées.

La morphologie des projets *ex nihilo* et des projets transformés se caractérise par des trames urbaines composées de deux éléments principaux : un centre-ville d'affaires et un tissu urbain générique de logements et de fonctions du quotidien associées. Les projets de ville se rêvent en *hubs* principaux de la mondialisation qui centralisent les réseaux de communication et d'échanges, et délèguent à des *hubs* secondaires les fonctions subalternes résidentielles et industrielles. Le CBD représente le centre à l'échelle de la ville ; celui-ci ne disparaît pas, même dans les *smart cities* car, paradoxalement, si le numérique abolit les distances, il reste symbolisé par des lieux de plus en plus denses et fréquentés. Les TIC amplifient une dynamique de concentration engagée depuis longtemps et ils font converger l'activité vers les centres de la mondialisation (Wachter, 2010, p. 72). Le tissu urbain est composé d'unités primaires, des îlots assemblés par répétition. Ils forment des sous-ensembles qui se conjuguent pour former des

quartiers plus grands. Chaque unité forme une micro-centralité avec les services nécessaires à son échelle ; des services qui se diversifient à mesure que l'unité s'agrandit par assemblage.

Les projets de ville *ex nihilo* conçoivent l'espace urbain en répartissant les fonctions de manière à assurer la présence des équipements et des services dans l'ensemble de la ville en fonction du nombre d'habitants et de la destination du quartier (résidentiel, commercial, logistique). On retrouve, dans les plans et les formes des projets de ville *ex nihilo*, les représentations développées par les tenants de « l'écologie urbaine » qui rationalisent l'intervention spatiale de manière « morphologique » en identifiant des zones, des hiérarchies et des nœuds³⁵¹ (Derycke *et al.*, 1996, p. 24-26). Le cas d'Amaravati est le plus explicite dans sa conception urbaine³⁵². Le système créé pour concevoir la trame urbaine s'appuie sur l'unité de la « cellule » dimensionnée pour être parcourue à pied et être facilement divisible en différentes parcelles ; elles sont déclinées entre la plus petite unité qu'est la « communauté de base » (*basic community*) et le « lotissement » (*township*) qui contient huit cellules (Amaravati, 2015a, p. 34). La conception adossée à ce principe permet d'assurer, par la codification de chaque unité spatiale, la distribution régulière des fonctions et des espaces jugés nécessaires dans la ville. La répétition simplifie la conception et la mise en œuvre d'une ville de près de 300 km² et répond aux représentations de la ville optimale et bienfaitrice, car bien planifiée :

« Tout en privilégiant l'utilisation efficace des ressources foncières pour loger les personnes et les activités, le modèle garantit une circulation efficace des personnes, des biens et des services, une fourniture adéquate d'installations et un schéma spatial harmonieux d'utilisation des sols. »
(Amaravati, 2015a, p. 34)

Masdar City offre une version apparemment moins rigide de la conception urbaine mais aussi pensée par la rationalisation et la répartition régulière des fonctions primaires (mosquées, petits commerces, parcs, écoles et jardins). De ce point de vue, Masdar City répond aux directives de *Plan Abu Dhabi 2030* qui détaille « l'ADN » de chaque zone et chaque « bloc de construction » (*building block*) pour composer son tissu urbain (ou réaménager le tissu existant). La densité et les hauteurs de construction sont déterminées selon leur destination fonctionnelle. Dans la

³⁵¹ On pense par exemple aux modèles de Burgess (1925), Hoyt (1939) et Harris et Ullman (1945).

³⁵² Voir le schéma du maillage orthogonal de la ville, 6.3.7 *Une conception urbaine régie par des logiques de rationalisation*, p. 222.

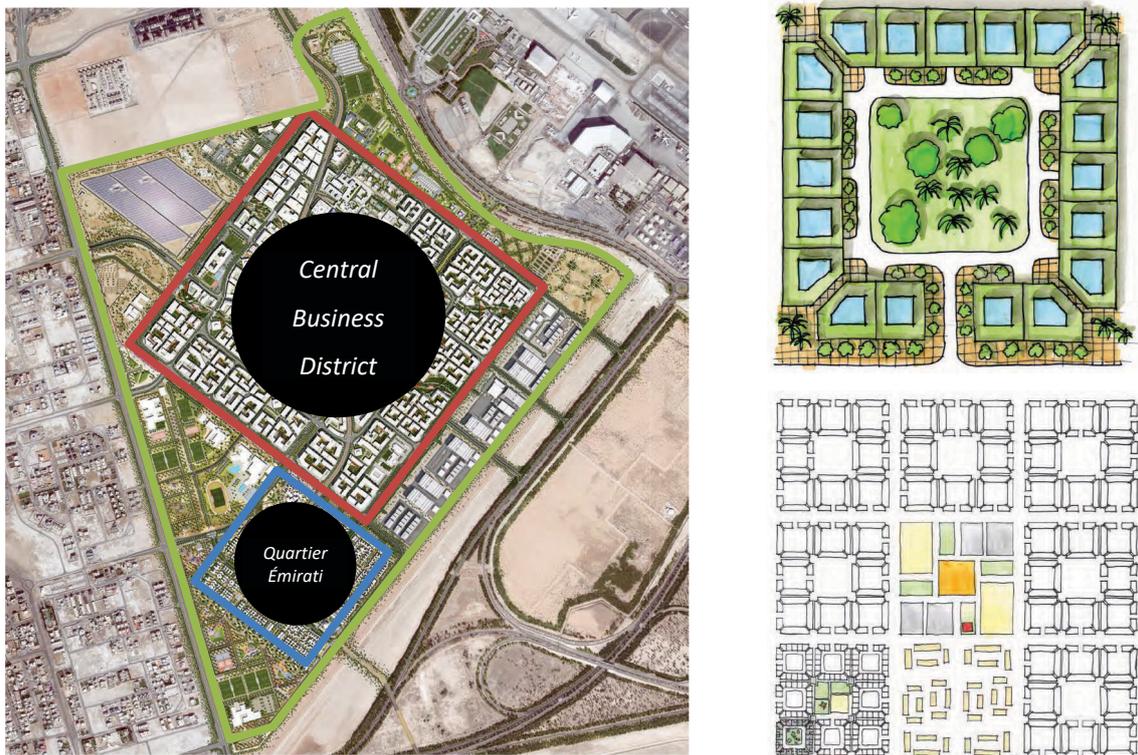


Figure 98 - Masdar City : à gauche, le plan masse de Masdar City annoté ; à droite : une « communauté émiratie » et un « quartier », dans Abu Dhabi 2030.
Sources : Masdar City, 2014a et Masdar City, 2007b, p. 123.

nomenclature de *Plan Abu Dhabi 2030* (Figure 98), la partie principale de Masdar City correspond à un « *central business district* », multifonctionnel et dense, tandis que la partie secondaire (au sud du site) est uniquement résidentielle et de faible densité et correspond à un « quartier Émirati » type. Elle illustre le principe de composition d'un quartier : la plus petite unité résidentielle est la « *communauté émiratie* » (*fareej* en arabe) qui doit pouvoir accueillir une « *famille émiratie étendue* » ; l'assemblage de huit *fareej* compose une « *communauté locale* » (*local cluster*) qui accueille de petits équipements pour enfants et une « *mosquée du vendredi* » ; et enfin, le « *quartier* » assemble huit « *communautés locales* » et un centre de commerces et de services plus important, ainsi qu'une mosquée plus grande. Chaque échelle contient donc les espaces de services et les fonctions communautaires minimum (Masdar City, 2007b, p. 121-131). Même si elles ne suivent pas les codes architecturaux du *fareej*, les zones résidentielles du CBD sont loties de la même façon, avec parcs, mosquées et services répartis régulièrement.

À Amaravati comme à Masdar City, la rationalisation est poussée jusque dans la géométrie des unités urbaines : des carrés, des rectangles, une grille orthogonale facilement adaptable aux variations ponctuelles requises par des fonctions rares ou des reliefs naturels préservés.



Figure 99 - Vue sur des tours de logements en direction de Fengdong New City depuis les remparts historiques de Xi'an. Photo personnelle, avril 2019.

Fengdong New City, au sein de Xixian New Area, illustre une planification fonctionnaliste qui repose sur le zonage. Son plan est divisé en îlots ayant chacun une fonction (résidentielle, commerciale, industrielle) associée à une morphologie type (plots, tours). Les superficies extraordinaires des cinq villes de Xixian New Area cantonnent la communication et les documents diffusés à une échelle peu détaillée, mais l'observation *in situ* fait apparaître un urbanisme similaire aux zones urbanisées récentes en Chine composées notamment de tours résidentielles répétées sur un même modèle (Figure 99, Figure 100).

Konza Technopolis propose une rationalisation plus souple dans le plan mais tout aussi dépendante de facteurs quantitatifs. La structure urbaine est originale par le tissage orthogonal de « bandes » fonctionnelles, assurant de ce fait la proximité des zones de services et d'activités avec les zones résidentielles (Figure 101, p. 416). L'unité de conception des zones résidentielles n'est plus l'unité agglomérée pour former des quartiers mais une continuité bâtie de différentes hauteurs et densités qui offre des gradients d'urbanité multiples. La planification provisionnelle des zones de loisirs et d'activités reste cependant soumise à des calculs statistiques avec, par exemple, des « parcs de proximité dans chaque quartier pour desservir une population d'environ 2000 personnes » (Konza Technopolis, 2013a, p. 53).

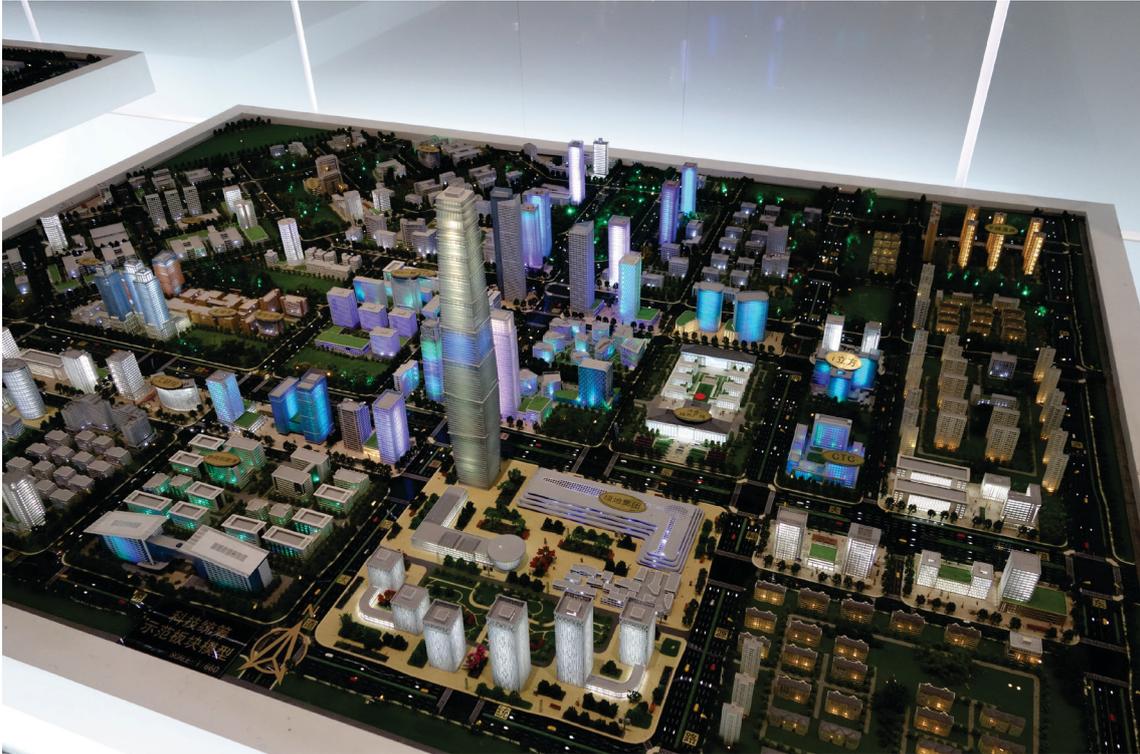


Figure 100 - Xixian New Area : Maquette exposée dans la maison du projet de Fengdong New City. Elle représente le CBD et laisse apparaître un aménagement systématisé et répétitif à l'intérieur des îlots. Photo personnelle, avril 2019.

Dans les projets de ville *ex nihilo* le système spatial urbain optimisé participe à diffuser une image de la ville idéale. Masdar City opérationnalise très rapidement un aperçu de la ville future avec tous les attributs phares, architecturaux et fonctionnels et rend désirables les quartiers résidentiels en les dotant très rapidement des aménités urbaines de base.

Dans les projets de ville existante, la définition du projet urbain passe par l'analyse de la ville construite pour en planifier la transformation. Parallèlement aux schémas rigides et organisés sur une grille dans les projets de ville *ex nihilo*, les concepteurs font des analyses schématiques des enjeux urbains grâce à des outils de conception et de représentation de trois grands ordres : les nœuds (points), les zones (surfaces) et les axes (lignes). En réduisant l'idée et la représentation de la ville à ces trois objets dont use tout architecte, urbaniste et paysagiste, les concepteurs résument les projets de ville à des schémas simplifiés conduisant à rationaliser les principes urbanistiques et à intervenir systématiquement sur le tissu urbain.

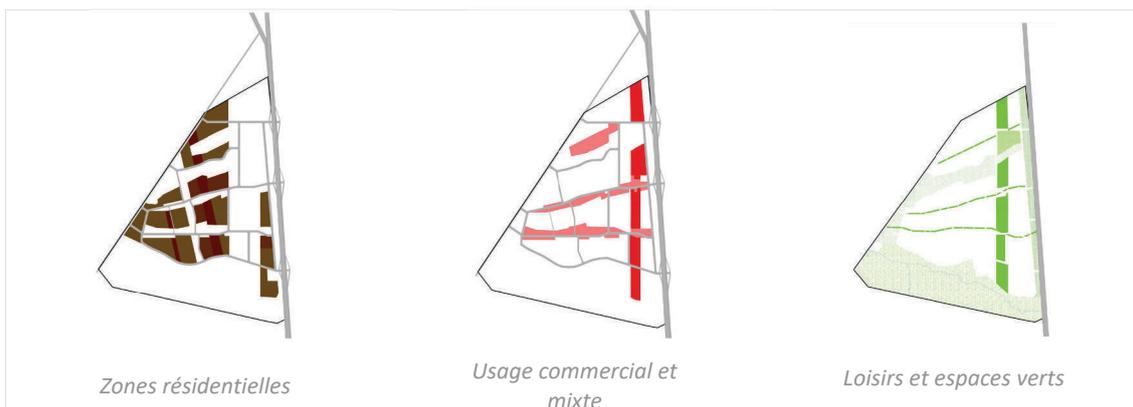


Figure 101 - Konza Technopolis : trois trames du zonage fonctionnel.
Source : (DPP, 2013, p. 52-57).

Les nœuds (qui représentent des croisements, des lieux d'intensité urbaine) sont reliés par des axes (qui représentent des relations, des directions) qui eux-mêmes limitent pour partie des zones (des quartiers, des places). À partir de là, les projets conjuguent des aménagements en zones (rues, places, quartiers) avec des logiques de connexions le long d'axes (des modes de transports ou des connexions fonctionnelles entre espaces de loisirs, de consommation et d'habitat par exemple). La définition de zones et les problématiques liées à leur mise en relation font apparaître un quatrième outil conceptuel, la limite, qu'il s'agit alors de traiter comme un espace de jonction ou de séparation. Les limites séparent les zones entre elles, les autonomisent, et peuvent former des « zones tampons » (*buffer*). Elles servent généralement de support au besoin de connexion en se transformant alors en zones de rencontre et de connexion. L'analyse urbaine et la conception spatiale au moyen d'éléments graphiques et conceptuels simples sert une représentation simpliste des discours sur la planification. Les quatre cas de projets de ville existante en transformation que nous avons étudiés offrent une lecture de leur territoire et une représentation de leur projet qui s'appuient sur ces outils graphiques. Avec eux, la conception spatiale aboutit à des principes similaires à tous les projets : la fabrication ou l'identification de centralités hyperlocales qui structurent la trame urbaine à l'échelle des quartiers (des zones qui peuvent être parcourues à pied et dont l'habitant a une pratique quotidienne) ; l'organisation d'axes primaires et secondaires pour relier les centres des quartiers au centre-ville d'affaires qui condense les fonctions de rayonnement régional et international.

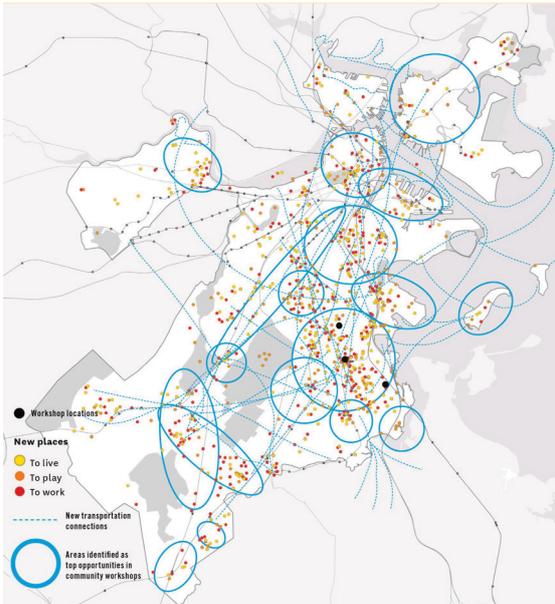


Figure 102 - Imagine Boston 2030 : Les « aires d'opportunités ». (IB2030, 2017a, p. 118)

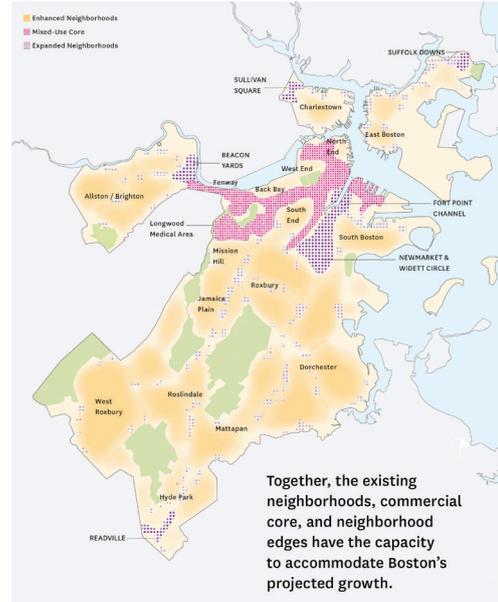


Figure 103 - Imagine Boston 2030 : Les trois types de lieux pour la croissance. (IB2030, 2017a, p. 25)

L'approche spatiale du projet Imagine Boston 2030 par Utile Design complète un projet de ville « porté par une ambition politique forte » et plutôt destiné à « produire des politiques publiques » sans réelle planification urbaine³⁵³. L'apport d'Utile Design a été de s'appuyer sur une lecture spatiale de la ville pour orienter les décisions politiques et faciliter leur opérationnalisation. Les architectes ont travaillé sur plusieurs approches du territoire, à différentes échelles, par la définition d'« aires » et de « types de lieux pour la croissance et l'amélioration ». Le projet insiste sur l'identification d'aires « d'opportunités » dans lesquelles se concentrent des espaces « pour vivre, travailler et s'amuser » marqués par des points lors de workshops participatifs (Figure 102). L'ensemble de la ville est alors classé selon trois « types de lieux » dont les caractéristiques morphologiques orientent la nature des transformations : les quartiers existants ont pour vocation d'être améliorés (*enhanced neighborhood*), le centre-ville commercial doit renforcer sa multifonctionnalité (*mixed-use core*)³⁵⁴ et les zones périphériques (*edge areas*) doivent servir à « étendre les quartiers » (*expand neighborhoods*) et à les

³⁵³ Jessica Robertson (Cheffe de projet, Utile Design), entretien janvier 2019, Boston.

³⁵⁴ Reprenant les conclusions du plan d'urbanisation de 1965, Imagine Boston 2030 rassemble dans cette catégorie les « quartiers de gratte-ciel » en englobant avec le centre-ville historique, les développements sur les friches portuaires et fluviales, et perpétue le principe de « colonne vertébrale de gratte-ciel » proposée à l'époque par Kevin Lynch pour la planification de Boston (Jessica Robertson (Cheffe de projet Utile), entretien janvier 2019).

reconnecter les uns aux autres (Figure 103). L'analyse spatiale fige une structure de l'espace urbain où chaque aire forme un quartier et peut être abordée comme un projet autonome mais avec les mêmes méthodes. Dans le volet d'action *enhanced neighborhoods*, les quartiers sont définis au moyen de plusieurs critères : un type architectural homogène et une rue commerçante centrale qui rassemble les fonctions et services du quotidien. La définition spatiale et schématique de l'ensemble de la ville offre un cadre d'action rationalisé pour la mise en œuvre des politiques publiques (*étouffer l'offre de services publics dans les quartiers défavorisés, améliorer la qualité des transports en commun le long des axes principaux*). À la manière d'Amaravati, entre autres, Imagine Boston 2030 accompagne et consolide la représentation d'une ville du futur composée de multiples quartiers résidentiels au rayonnement très localisé et organisés autour d'un centre-ville d'affaires principal où se concentrent les fonctions prestigieuses.

Nairobi 2030, dans l'effort de structuration de son territoire, s'appuie sur un schéma urbain idéal et théorique. Il symbolise et organise la répartition des centres urbains, entre le centre-ville d'affaires, les centres secondaires et les multiples axes de transports, au moyen de nœuds et d'axes. L'accent est porté sur la rationalité de la subdivision entre centre-ville principal et centres secondaires, une structure urbaine qui a été retenue comme la « structure idéale » après avoir été évaluée et comparée à quatre autres structures métropolitaines types (Figure 104). À partir du schéma, le projet décline la structure urbaine idéale sur le tissu urbain nairobiens et détermine les relations de hiérarchie entre chaque centre (Figure 105). Elle assure un fonctionnement optimal de la ville et une répartition rationnelle des fonctions entre centres primaires et secondaires. L'analyse et la planification des transformations, aidées de la représentation schématique, doit permettre à la ville de se transformer pour atteindre son objectif :

« Incarner le statut symbolique de centre du Kenya et de porte de l'Afrique de l'Est en renforçant les fonctions du Central Business District ; [...] promouvoir un développement équilibré des centres secondaires et baisser la pression sur le CBD ; [...] et synchroniser le développement des centres secondaires et des axes de transport. » (Nairobi 2030, 2014b, p. 6.16)

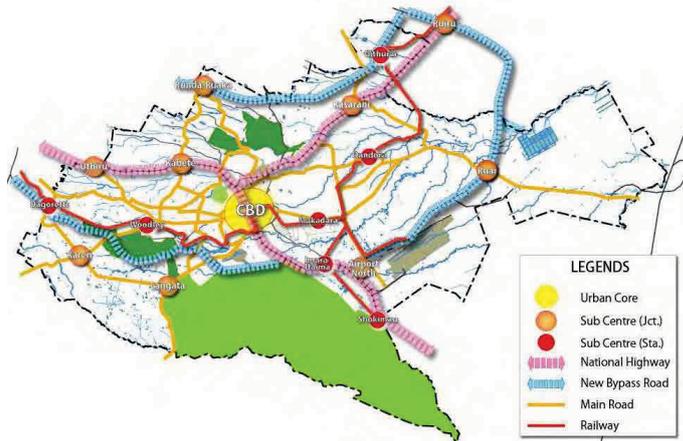


Figure 105 - Nairobi 2030 : Schéma conceptuel.
Source : Nairobi 2030, 2014b, p. 6.17.

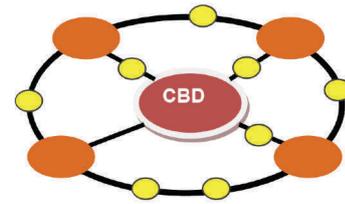


Figure 6.3.2 Sub Centre System
(Bi-polar Corridor Development)

Figure 104 - Nairobi 2030 :
Structure urbaine théorique.
Source : Nairobi 2030,
2014b, p. 6.13.

La planification d'une transformation urbaine de grande ampleur à long terme est facilitée par la définition de principes généraux simples qui peuvent être déclinés et traités de manière sectorielle afin d'en assurer la maîtrise opérationnelle. Il en va de même pour Hong Kong 2030+ dont le territoire est déjà très urbanisé. Il s'agit alors de planifier spatialement et fonctionnellement les transformations. Le projet symbolise des liaisons et des échanges dynamiques entre le *Central Business District* historique et les nouvelles aires de développement par des flèches qui symbolisent des « corridors » thématiques et des axes de transports. La schématisation permet de symboliser une logique spatiale à partir des contraintes auxquelles font face les concepteurs. Le cadre spatial conceptuel (Figure 92, p. 390) unifie l'ensemble des transformations planifiées et les met en relation. Le projet de ville apparaît ainsi comme une étape nécessaire pour l'adaptation de la ville à de nouvelles conditions de développement au XXI^e siècle.

La régularité des méthodes de conception et des outils de représentation dépasse la variation des superficies de projet et des enjeux de planification. La rationalité des plans et des systèmes urbains déployés suit celle des conceptions politiques et des ambitions économiques qui traversent l'urbanisme contemporain. Les exemples montrent comment les problèmes de la transformation des espaces urbains sont réduits à des éléments schématiques qui simplifient à l'extrême les problématiques spatiales.

La rationalisation conduit à une planification efficace et optimale qui pense l'aménagement de l'espace urbain comme un des moyens de maximiser la croissance économique. Le projet Imagine Boston 2030 poursuit ce but lorsqu'il identifie trois « types d'espaces » dans la ville, il s'agit de « penser la manière dont la ville peut changer et croître » bien que la municipalité soit déjà largement urbanisée. Chaque type « peut accueillir différentes formes de croissance » et les

lieux qui ne sont pas encore urbanisés à leur plein potentiel sont revalorisés. Les friches et les franges portuaires, anciennement évitées et mises à l'écart deviennent des ressources foncières pour la croissance urbaine bien qu'elles soient majoritairement recensées en zones inondables. Les mêmes questions se posent pour Hong Kong dont le territoire est géographiquement très contraint. Pour permettre la croissance urbaine, le projet de ville s'appuie sur des stratégies déclinées et adaptées au territoire. Il s'agit de (ré)urbaniser des espaces autrefois écartés pour leurs contraintes physiques ou leur situation géographique défavorable : d'une part, une ingénierie lourde de remblais de terres maritimes, « *l'optimisation de l'usage des sols existants sous-exploités* » et « *une planification globale et une utilisation plus efficace des friches industrielles et des terres agricoles abandonnées* » permet d'augmenter artificiellement le foncier disponible dans les zones déjà densément urbanisées (HK2030+, 2016d, p. 23) ; d'autre part la nouvelle structure spatiale permet le développement de nouvelles zones à urbaniser (des quartiers résidentiels et d'activités secondaires près de la frontière nord) désormais intégrées au schéma de transport de la péninsule. À Nairobi, après la définition schématique des centralités, chaque nœud est l'objet d'un projet architectural et urbain spécifique qui réorganise le foncier et y définit un plan fonctionnel. Des outils juridiques sont façonnés pour soutenir la stratégie de développement et les constructions (par exemple des droits de construction cessibles entre propriétaires fonciers pour s'assurer du développement maximal du bâti dans le CBD).

Les projets de ville existante font appel aux mêmes méthodes d'analyse et de conception. La croissance y est contrainte par l'urbanisation passée et par la nature des géographies locales. Les concepteurs cherchent dans les tissus urbains existants des régularités qui servent d'appui à une opérationnalisation systématisée et rationalisée pour développer enfin les fonciers jusqu'alors sous-exploités, et améliorer les réseaux de communication qui desserviront désormais toutes les zones urbanisables.

*

L'analyse spatiale vérifie l'hypothèse de la dérive instrumentale des savoirs et des techniques au détriment d'une pensée globale de la ville (Bourdin et Idt, 2016) et d'une vision politique d'ensemble qui soit incarnée (Bourdin, 2015, p. 7). Les logiques de rationalisation à l'œuvre durant les phases de conception et d'analyse n'inventent pas de nouveaux principes pour l'urbanisme contemporain. Elles ne font que s'inscrire dans une dynamique qui pense la ville

comme un assemblage dont on peut parfaire les caractéristiques. L'approche technico-esthétique propre aux traités sur la ville et l'architecture, attentive à établir des règles de conception des éléments qui composent les villes (Choay, 1980), fait de la ville une conséquence des assemblages d'unités indépendantes et relativement autonomes. Elle se reflète aujourd'hui dans les pratiques de conception des projets de ville *ex nihilo* où l'attention porte sur la définition des caractéristiques et sur l'organisation de leurs unités architecturales assemblées en systèmes urbains. On la retrouve enfin dans les analyses de l'espace urbain contenues dans les projets de ville existante qui privilégient une lecture schématique et une opérationnalisation systématisée.

L'évolution de l'urbanisme au travers de nouveaux paradigmes méthodologiques (Héran, 2015) est illustrée par l'opérationnalisation des projets de ville qui suivent les mêmes étapes : ils convoquent et assemblent stratégiquement des ressources pour concevoir les espaces urbains ; ils mettent en scène la réalisation du projet grâce à une maîtrise stratégique de la planification spatiale et temporelle ; ils façonnent des espaces urbains en recourant à des logiques d'analyse et de conception rationnelles.

Les projets de ville existante et les projets de villes *ex nihilo* n'obéissent pas aux mêmes règles. Les premiers sont confrontés aux rigidités du bâti qu'ils tentent de contourner en trouvant de nouvelles régularités, et aux difficultés d'intervenir sur des espaces existants, ces obstacles ne sont pas propres au XXI^e siècle ni à aucun autre, comme le souligne Françoise Choay :

« L'accélération de l'histoire révèle la tare de tout système construit : une permanence et une rigidité qui l'empêchent de se transformer et d'évoluer par degrés insensibles, avec facilité. [...] Contre cette menace permanente, un seul moyen de défense, et limité : la restructuration partielle, autrement dit l'englobement de syntagmes périmés à l'intérieur de nouveaux syntagmes. » (Choay, 1972, p. 18)

Dans le même temps, les projets de ville *ex nihilo* proposent leur synthèse parfaite de la ville au XXI^e siècle en profitant des expériences accumulées. Mike Davis souligne cet avantage lorsqu'il commente le développement et l'urbanisme de Dubaï en renvoyant à Trotski quand il théorisait « la dialectique du développement inégal et combiné » :

« Au moment d'adopter de nouvelles structures sociales, la société sous-développée ne les reproduit pas sous leur forme initiale, mais saute les étapes de leur évolution et s'empare du produit fini. En réalité, elle va encore plus loin ; elle ne copie pas le produit tel qu'il existe dans

les pays d'origine mais l' "idéal-type", précisément parce qu'elle peut se permettre d'adopter directement des nouvelles formes au lieu de repasser toutes les phases du processus de développement. Ce qui explique pourquoi les dites nouvelles formes ont plus grande apparence de perfection dans une société sous-développée que dans une société avancée. Dans cette dernière, elles n'offrent en effet qu'une approximation aléatoire, limitées par les contraintes de l'expérience historique. » (Baruch Knei-Paz cité dans Davis, 2008, p. 64)

Les projets de ville *ex nihilo* construisent de toutes pièces des villes aux caractéristiques idéales espérant ainsi échapper à « l'approximation aléatoire » de la construction des villes « limitées par les contraintes de l'expérience historique ».

L'analyse comparative et transversale des cas met en lumière trois caractéristiques de l'urbanisme mondialisé au XXI^e siècle.

Grâce à une mise en récit sophistiquée, les projets de ville adoptent les atours de l'utopie. Ils fondent leur légitimité sur la nécessité de planifier de nouveaux projets d'urbanisation et d'imaginer la transformation des villes. Ils se placent en moteur des futurs changements urbains et politiques. Et ils promettent la construction d'un avenir urbain idéal, différent des villes existantes.

Pour concevoir la ville du futur ils font appel à des références types, symboliques et matérielles. Des ressources symboliques servent à composer l'idée et l'image de la ville. Les projets font référence à des réseaux d'influence pour gagner en visibilité et en légitimité ; ils font appel à leur histoire nationale et locale pour se doter d'un cadre d'action pertinent ; ils mettent en scène leur attractivité en promouvant leurs qualités d'innovation. Des ressources matérielles sont mobilisées pour composer l'espace urbain et renvoyer à la fois au patrimoine local qui est réinterprété pour servir le projet, et à des artefacts internationaux en circulation dans de nombreux projets.

La conception opérationnelle reflète la dimension stratégique des projets de ville. Les ressources locales et internationales sont assemblées en fonction des contextes politiques et économiques locaux. Les stratégies de mise en œuvre démontrent l'importance de la maîtrise spatiale et temporelle des réalisations et répondent à une conception urbaine rationnelle qui favorise une planification efficace et optimale nécessaire à une maximisation de la croissance économique.

L'analyse croisée avec les concepts d'utopie et de modèle montre que l'urbanisme contemporain a une faible portée théorique et s'éloigne des principes de l'utopie en raison de la prééminence des injonctions et des ambitions conservatrices. Elle révèle aussi que les méthodes de conception entravent la capacité à faire émerger de nouveaux modèles urbains. La combinaison des références qui circulent se substitue à la formulation théorique de modèles urbains ; quant à l'opérationnalisation, réduite à des principes de régulation et de rationalisation, elle est détachée d'une volonté de redéfinition des doctrines urbanistiques.

CONCLUSION

À partir des concepts de modèle et d'utopie présents aux origines des débats sur la ville idéale, la thèse a pour but d'éclairer la fabrication actuelle des mondes urbains en devenir en interrogeant les villes pensées, théorisées et en construction au XXI^e siècle. Pour cela, nous avons mobilisé le projet de ville afin de rendre compte d'aspects inédits dans les processus contemporains de planification pour la transformation ou la création de villes entières. Le projet de ville est pris comme une expression manifeste de l'urbanisme contemporain et un moyen pour révéler les pratiques et les théories, les doctrines et les idéologies qui le façonnent. En formalisant un objet de recherche nouveau, la thèse vise à proposer une perspective renouvelée sur l'urbanisme et la ville pensée, conçue et produite au XXI^e siècle.

Nous interrogeons l'inscription des projets de ville dans des modèles urbains et la part d'utopie qu'ils incorporent. Deux questions principales sont soulevées : celle de la place des héritages des réflexions sur les modèles urbains et les utopies dans l'urbanisme au XXI^e siècle ; celle des caractéristiques des villes planifiées pour le futur et des idéaux qui orientent leur conception.

Notre première hypothèse supposait que les projets de ville au XXI^e siècle ne traduisent pas une pensée théorique inscrite dans des écoles ou courants cohérents. Ils mobilisent des techniques et des outils éclectiques, et ne s'inscrivent pas dans des modèles partagés et soutenus par des doctrines propres à l'architecture et à l'urbanisme. La seconde soulignait que les modalités de conception contemporaine génèrent une méthodologie de fabrication urbaine désincarnée des problématiques sociales et conduisent à une absence de pensée urbaine critique, source d'ambition utopique.

Notre travail met en résonance le contexte contemporain avec cinq siècles de débats idéologiques et scientifiques sur la ville et la société idéales ainsi que sur les manières de les concevoir et de les réaliser. Nous avons retracé une histoire des études et des théories sur la ville et sa production jusqu'à l'urbanisme contemporain compris dans des logiques de compétitivité économique et les problématiques du développement durable, dans un contexte de néolibéralisation des politiques publiques. Par ailleurs, notre travail caractérise, par l'étude de cas, la pratique de l'urbanisme de planification au XXI^e siècle. Les analyses monographiques et transversales de huit cas de projets de ville retenus dans notre corpus montrent la réalité des idées et des méthodes de l'urbanisme contemporain dans le monde.

Penser et étudier la ville

Loin de se soustraire à une histoire des savoirs et des pratiques, l'urbanisme pensé et produit au XXI^e siècle s'inscrit dans une tradition savante et disciplinaire ancienne. L'histoire des idées sur la ville rappelle que l'essence de la bonne ville a été au centre de débats philosophiques depuis l'Antiquité jusqu'à aujourd'hui. Elle éclaire l'évolution diachronique des théories urbaines avec les contextes socio-politiques. Pensées en termes d'idéal politique, social, esthétique et technique, les villes théorisées incarnent des façons d'organiser l'espace pour répondre à des enjeux socio-politiques. L'histoire des études et des théories sur la ville et sa production permet de saisir les origines et la définition des concepts phares de la thèse, ceux de modèle et d'utopie en urbanisme, principalement ancrés dans le travail de Françoise Choay (1965, 1980). Elle a étudié leurs origines disciplinaires et théoriques en remontant aux récits littéraires du XV^e siècle, et elle a détaillé les implications doctrinaires de leur usage. Nous les avons mis en relation avec les définitions de nombreux auteurs. Dans notre thèse, l'utopie désigne un état d'esprit « en désaccord avec l'état de réalité dans lequel il se produit [et qui] ten[d] à ébranler, partiellement ou totalement, l'ordre des choses qui règne à ce moment » (Mannheim, 1956, p. 124) ; le modèle est une « image de la ville » à la fois exemplaire et reproductible qui se construit par filiation théorique et pratique entre de nombreux auteurs (Choay, 1965, p. 16).

Au XXI^e siècle, les discours sur la ville, l'urbain et l'urbanisme confrontent des régimes d'idées politiques, économiques et sociales, et ils façonnent la définition et le dessein même des mondes urbains. L'évolution des systèmes économiques et politiques et la diffusion hégémonique de la pensée gestionnaire libérale puis néolibérale sculptent largement la façon dont les villes sont perçues, vécues et conçues. L'urbanisme contemporain reflète la prééminence des intérêts politiques et économiques dans un contexte de globalisation des économies et de mondialisation des événements. Plusieurs dynamiques émergent : l'urbanisation mondiale croissante fait des espaces urbains la norme contemporaine d'organisation sociale et territoriale ; des travaux critiques dénoncent les effets délétères de la néolibéralisation sur la production des villes, mettent en lumière les luttes qui s'organisent et font le constat d'une dépolitisation de l'urbanisme ; les transformations des manières de produire la ville s'illustrent particulièrement dans la figure de l'« urbanisme durable » qui se révèle démonstratif des conditions contemporaines de production urbaine ; le recours à des

stratégies et des méthodes (la planification et la prospective) exacerbent les logiques de la compétition économique appliquées aux villes.

Les dynamiques d'urbanisation à l'échelle mondiale imposent la ville comme forme privilégiée d'habitat depuis les années 2000 et posent la question de son devenir dans le futur, aux horizons 2030, 2050. L'étude de l'urbanisme au XXI^e siècle par le projet de ville ouvre alors la porte à une analyse des formes et des pratiques contemporaines de l'urbanisme.

Formes et caractéristiques contemporaines de l'urbanisme

Face aux enjeux de l'aménagement des villes historiques occidentales et à ceux de la construction de nouvelles villes dans les pays en cours d'urbanisation, la maîtrise de l'aménagement territorial est envisagée à long terme par les autorités publiques, les acteurs privés et les services spécialisés, privés et publics. Dans ce contexte, le projet de ville se distingue précisément par l'articulation de la planification à long terme d'une transformation ou d'une création urbaine, à l'échelle d'une ville entière. C'est une expression contemporaine des théories et des manifestes sur la ville autrefois produits par des professionnels de l'architecture et de l'urbanisme et diffusés dans des textes doctrinaires ; les projets de ville invitent alors à explorer la part d'utopie qu'ils incorporent et leur inscription dans des modèles urbains.

L'étude de huit cas de projets de ville révèle la diversité géographique de l'objet à l'échelle internationale et précise la nature des deux types de projets de ville qui coexistent : les projets de ville *ex nihilo* et les projets de ville existante en transformation. Les cas sont choisis pour leur représentativité des contextes géopolitiques mondiaux (Asie, Péninsule Arabique, Afrique, Europe, Amérique du Nord) et leur témoignage de la multitude des raisons qui motivent leur conception et leur construction. L'exploration monographique souligne les singularités locales propres aux contextes politique, économique et culturel aux prises avec des dynamiques mondialisées. Malgré la diversité des cas, l'analyse transversale des projets révèle les liens qui s'opèrent entre continents et entre villes et elle dessine le paysage de l'urbanisme mondialisé.

Quatre projets de ville *ex nihilo* laissent entrevoir les enjeux de l'urbanisation dans des contextes hétérogènes, rassemblés principalement par une progression récente de leur taux d'urbanisation et la volonté de dynamiser leur économie en faisant preuve d'innovation. Ils illustrent le rôle de la ville *comme* projet : Xixian New Area (Chine) est une fenêtre ouverte sur

la mise en œuvre des ambitions de la Chine de produire un « urbanisme aux caractéristiques chinoises » ; Masdar City (Émirats Arabes Unis) présente un urbanisme de l'après-pétrole pensé et conçu comme un produit marchand ; Amaravati (Inde) fait la chronique d'un projet politique et identitaire d'une nouvelle capitale pour l'État d'Andhra Pradesh remis en cause par l'alternance politique ; Konza Technopolis (Kenya) donne à voir le phénomène contemporain de la construction des villes satellite dans le contexte africain. Les trois premiers projets ont en commun d'être conduits par des gouvernements volontaires dont ils accompagnent les ambitions politiques. Ils sont principalement pensés pour représenter et développer un projet économique et industriel, et s'affirmer dans la compétition internationale. Pour Konza Technopolis, malgré un contexte politique perturbé, le projet prend forme et porte les ambitions nationales de développement économique et social.

Quatre projets de ville existante en transformation permettent de saisir les stratégies de grandes villes soumises à la concurrence avec d'autres. Ils illustrent le phénomène de la ville *en projet*. Imagine Boston 2030 (États-Unis) montre l'usage de l'urbanisme dans les stratégies de croissance économique des métropoles occidentales ; Hong Kong 2030+ (Chine) expose les enjeux des ambitions chinoises sur la péninsule au travers de la transformation territoriale ; Nairobi 2030 (Kenya) révèle les difficultés du développement planifié des mégapoles du Sud dont les modèles restent calqués sur les villes occidentales ; Bordeaux Métropole 2050 (France) témoigne de l'engouement général pour la prospective et la planification urbaine territoriale au XXI^e siècle jusque dans les métropoles de taille moyenne. Les projets de ville existante en transformation mobilisent leurs espaces de projet pour dessiner une géographie régionale qui leur est favorable. Elles ne modifient pas leur territoire proche mais interagissent avec celui-ci et aspirent à resituer la ville dans une géographie choisie, en s'affirmant et en revendiquant ses qualités et ses atouts mais aussi en se présentant comme un lieu central, au carrefour des villes qui comptent au XXI^e siècle.

L'analyse transversale des huit cas d'étude enrichit l'analyse de chacun. Elle permet de caractériser les pratiques de conception et de production des projets de ville et des villes au XXI^e siècle : la mise en récit des projets les place en moteur des changements urbains et politiques anticipés, et promet un futur idéal ; des références types, symboliques et matérielles, constituent la matière des projets ; la conception opérationnelle reflète les logiques et les stratégies d'assemblages des ressources mobilisées en fonction des contextes locaux.

Nous constatons que l'urbanisme contemporain a une faible portée théorique et s'éloigne des principes de l'utopie en raison de la prééminence d'injonctions et d'ambitions conservatrices. L'analyse révèle aussi que les pratiques de conception entravent l'émergence de nouveaux modèles urbains. La combinaison des références qui circulent se substitue à la formulation théorique de modèles urbains et l'opérationnalisation, réduite à des principes de régulation, est détachée d'une volonté de redéfinition des doctrines urbanistiques.

L'analyse des projets de ville offre l'image d'un urbanisme contemporain uniformisé, tout juste teinté de variations locales à la marge. Les projets de ville sont issus de logiques combinatoires opportunistes et réajustées en permanence à des objectifs de rationalité qui produisent *in fine* des villes analogues, malgré leur mise en récit et une stratégie de conception qui valorise les signes culturels distinctifs et des visions du futur pionnières et audacieuses.

Au terme d'une recherche qui associe une genèse historique des idées, un examen des conditions contemporaines de production de la ville et une étude monographique et transversale de huit cas, nous concluons plutôt à une absence, voire à une fin, des ambitions utopiques et des modèles théoriques dans l'urbanisme contemporain. Elle correspond à une idée de la ville principalement déterminée par la croissance économique et l'efficacité. De ce point de vue, elle n'est pas si éloignée de la pensée progressiste de la ville organisée pour l'homme moderne au XX^e siècle et pourrait être interprétée dans une continuité de ce modèle. Cependant, la ville du futur au XXI^e siècle est pensée hors de cadres théoriques défendant un idéal social et spatial pour la société urbaine. La combinaison et la recomposition des références et des méthodes qui s'opèrent au fil des projets de ville reflètent leur nature négociée et composite, loin d'une élaboration fondée sur des modèles urbains associant une filiation théorique et pratique des idées et des projets à une « prétention scientifique exemplaire et reproductible » (Choay, 1965, p. 16).

Pour autant, l'absence d'ambition utopique et la fin d'une pratique référencée à des courants théoriques unifiés ne sont pas synonymes d'une diversification dans les projets de ville. L'urbanisme contemporain mondialisé ne manifeste que des « idéologies particulières » toutes inscrites dans un système de valeurs et un cadre de référence uniformisé et partagé (Mannheim, 1956, p. 41-45). Les projets de ville illustrent en fait la conformation à des idéaux communs qui ne font pas l'objet de manifestes urbanistiques théoriques mais dont les principes s'incarnent dans les villes globales et évoluent incrémentalement par références successives.

Un idéal conservateur

Le concept d'utopie est adossé à un déséquilibre et un désordre social, politique, économique propices à une reconfiguration de la pensée de la ville et de la société :

« L'attitude utopique apparaît à différentes époques de l'histoire, chaque fois qu'il y a une situation de crise par rapport à "modèle" sur le point d'être dépassé. » (Marino, 1984, p. 95)

La formule de Gramsci, plus connue, énonçait qu'un monde est en crise quand l'ancien monde meurt et que le nouveau monde n'est pas encore apparu³⁵⁵. Une situation de crise pourrait induire la proposition d'alternatives aux conditions présentes et aux « états de réalités » offerts. Les déséquilibres et leurs expressions seraient donc propices à l'émergence de débats et d'oppositions d'idées et d'idéaux.

L'utopie entendue *a minima* comme l'expression d'une critique d'un ordre établi pour en proposer une alternative semble éteinte dans une époque en proie à la dépolitisation des débats de société. Des démarches utopiques ont permis, avant le XX^e siècle d'imaginer, de penser et de concevoir des alternatives au sein de systèmes économiques et politiques en crise. Au XXI^e siècle l'utopie ne semble plus participer à renouveler les idées et les théories sur la ville ni à repenser les mécanismes de production. Les acteurs du néolibéralisme ne vivent pas en crise et produisent donc un urbanisme qui réaffirme, qui augmente, qui renforce cet ordre. Les projets de ville élaborés n'inventent pas de nouvelles formes ou de nouveaux principes, ne bouleversent pas les méthodes modernes de l'urbanisme mais fabriquent plus grand, plus efficace, plus rapide. Les bouleversements annoncés (changement climatique, crises économiques, croissance démographique) ne provoquent pas positions radicales ni de méthodes en rupture avec les précédentes. Ces dernières dénotent l'adhésion à une forme d'idéal conservateur tendant à trouver les moyens d'assurer la continuité des modes de vie urbains connus malgré les désordres constatés.

« La mentalité conservatrice comme telle n'a pas d'utopie. Idéalement, elle est, dans sa structure même, complètement en harmonie avec la réalité dont elle a, pour le moment, conquis la maîtrise. » (Mannheim, 1956, p. 182)

Il y a une proximité entre la mentalité conservatrice et la recherche d'un « modèle restaurateur » par Platon. Il prônait la restauration d'un âge perdu (commandé par les Dieux et

³⁵⁵ GRAMSCI Antonio (1978), *Cahiers de prison*. Paris, Gallimard.

le sacré) face à la perversion de la ville bâtie par les hommes (Choay, 1980, p. 200). Les projets de ville au XXI^e siècle démontrent la recherche d'un autre âge perdu : celui de la société de loisir et de consommation, d'une croissance économique continue, à l'abri des catastrophes climatiques et dans un contexte de ressources abondantes.

Étant donné le contexte de raréfaction des ressources, du changement climatique, et de la pollution des environnements, les projets de ville mettent l'accent sur la « fonctionnalité » et la durabilité, l'optimisation, la réduction des externalités négatives de la ville ; ils tentent de rendre le quotidien plus « facile », plus « évident » par les aménagements de la ville mais sans proposer de nouvelles façons de vivre. Ils s'opposent ainsi aux théories urbaines du tournant du XX^e siècle pour lesquelles il s'agissait d'améliorer le sort des hommes, compris dans un système de production socio-politique non remis en cause, dans une optique de progrès social. Dans les projets de ville, l'effort est mis sur la sauvegarde des modes de vie urbains en mitigeant leurs effets sur l'environnement (pollution, énergie, eau, biodiversité) et non plus sur une amélioration sociale pour les habitants (au centre des théories fonctionnalistes et culturalistes).

Fin des utopies, fin des modèles

Conclure sur l'ambition utopique ou la distinction de modèles urbains dans l'urbanisme contemporain est un défi d'au moins quatre points de vue.

D'un point de vue théorique d'abord, et malgré l'exercice de définition poussé, les concepts de modèle et d'utopie ne reposent pas sur de simples critères binaires différenciant celui qui tente de « figer » une théorie architecturale, urbaine et sociale en un modèle au moyen de règles et de principes (Choay, 1980) et celui qui agit sans intention d'arrêter un « type idéal d'agglomération urbaine » (Choay, 1965, p. 74). De même, le dessein de transcender radicalement l'existant afin d'« ébranler, partiellement ou totalement, l'ordre des choses qui règne à ce moment » (Mannheim, 1956, p. 124) implique une part de jugement moral et une mesure de la différence entre l'ordre connu et celui suggéré.

Dans cet ordre d'idées, caractériser l'ambition utopique d'un projet néolibéral comme nulle est un choix partiellement politique. Si les projets de ville se révèlent liés à des projets fondamentalement néolibéraux alors ils peuvent apparaître utopiques pour un observateur qui conteste la nature néolibérale de « l'ordre des choses qui règne à ce moment ». Il s'agit là d'un degré de sensibilité et d'interprétation aux limites de l'analyse sociologique et urbanistique. La nature utopique de l'idéologie néolibérale est en débat y compris chez ses détracteurs car

l'utopie n'est pas par essence juste ou bonne. C'est un état idéal qui transcende l'état existant ; elle est fondamentalement liée à un point de vue et ne peut être définie de manière absolue compte tenu de sa nature profondément morale et politique. Si l'idéologie néolibérale qui colore les politiques urbaines au XXI^e siècle met fin au fait politique pour étendre le domaine des marchés peut-on conclure pour autant sur sa nature anti- ou contre-utopique ? La dépolitisation observée et ses mécanismes relèvent-ils d'un projet utopique (dépasser la nature politique du fait urbain) ou manifestent-ils une démarche purement rationaliste et techniciste de l'urbanisme ? Le néolibéralisme apparaît, dans de nombreuses critiques, comme la seule idéologie potentiellement réformatrice des théories urbaines. Jesko Fezer et Matthias Görlich y voient même une « force utopique » capable de générer une idéologie porteuse de changements structurels et entraînant une refonte sur mesure des manières de penser et de concevoir les villes (2017). Brenner, Peck et Theodore (2017, p. 172) soulignent la force des restructurations du néolibéralisme sur un évincement des structures antérieures et la promotion d'une autre structure, dynamique, la néolibéralisation, qui se rapproche d'un processus potentiellement utopique pouvant transformer les « processus sociaux » en fonction des contingences locales. Pourtant les ambitions des acteurs de cette néolibéralisation semblent avoir perdu l'objectif utopique car « les gestionnaires de la crise aujourd'hui manquent visiblement tous d'une destination, territoire imaginaire ou romanesque, dépassant la simple apologie du retour de la croissance » (Brenner *et al.*, 2017, p. 174-175).

Mais aussi, le souhait de cristalliser un modèle urbain ne peut-il pas reposer sur la seule affirmation de son auteur, quand bien même ce dernier s'appuie sur des pratiques courantes et des méthodes ordinaires pour le conceptualiser ? Quel degré de nouveauté, de radicalité ou de rupture, et quel niveau de définition et de précision suffit ou non à décréter la consolidation d'un modèle urbain ?

Enfin, il est possible de spéculer sur l'existence de modèles urbains spécifiques au XXI^e siècle naissant, en miroir du XX^e siècle, mais qui ne seraient perceptibles qu'avec un recul historique plus grand. Car, il n'existe pas de « théorie pure » de l'architecture mais des théories forgées dans des contextes sociétaux spécifiques et des contextes doctrinaux en évolution (Huet, 2003, p. 12-13) dont la révélation immédiate peut être ardue.

Le projet de ville comme révélateur

Au croisement de l'histoire, des contingences contemporaines et des intérêts qui sont projetés dans le futur, les projets de villes mettent en lumière, par les idées et les ambitions exprimées, une lecture du monde. L'étude d'un objet singulier de l'urbanisme au XXI^e siècle a permis de montrer comment se combinent les représentations et les lectures du monde en urbanisme, et comment elles agissent sur la production des espaces urbains contemporains.

Nous qui commençons cette thèse avec un regard d'architecte et une énigme centrée sur la pensée théorique de la ville du futur idéale au XXI^e siècle à la suite de grands récits qui articulaient sociétés et villes aux XIX^e et XX^e siècles, nous la terminons avec un regard projeté sur la conception des projets de ville au XXI^e siècle. Si les architectes produisent toujours des discours, des théories et se positionnent sur la question de la ville idéale, leur poids est néanmoins mineur dans le débat public et surtout dans la conception et la construction effective des villes contemporaines. Ils sont bien sûr, avec les urbanistes et les paysagistes, présents autour des tables de discussion et leur avis est consulté, mais leur action est moins normative que réactive face aux ambitions politiques, aux intérêts financiers et aux savoirs techniques des autres parties prenantes : gouvernements, investisseurs, entreprises. C'est pourquoi il nous est apparu important de diriger notre attention vers les manifestations effectives des caractéristiques de la fabrication des villes au XXI^e siècle, lisibles dans les projets de ville, davantage que vers l'expression des idées par des théoriciens, aujourd'hui peu influents.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages et chapitres d'ouvrages

- ALBERTI Leon Battista** (1443), *De Re Aedificatoria* (L'art d'édifier).
- ASCHER François** (2009), *L'âge des métropoles*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- BAILLY Antoine, BAUMONT Catherine, HURIOT Jean-Marie et SALLET Alain** (1995), *Représenter la ville*, Paris, Economica, coll. « Géo Poche », 112p.
- BANHAM Reyner** (2009), *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, Berkeley, University of California Press, 1^{ère} éd. 1971, 298p.
- BARBER Benjamin R.** (2015), *Et si les maires gouvernaient le monde ? Décadence des États, grandeur des villes*, Paris, Rue de l'échiquier, 448p.
- BERTA Mauro, et FRASSOLDATI Francesca** (2019), « *New Urbanization and "Go West" Policies* », in BONINO Michele, GOVERNA Francesca, REPELLINO Maria Paolo et al. (éds.), *The City after Chinese New Towns*, Bâle, Birkhäuser, pp. 78-89.
- BESSE Jean-Marc, et TIBERGHIE Gilles A.** (dir.) (2017), *Opérations cartographiques*, Arles, Actes sud, 345p.
- BIAU Véronique, et TAPIE Guy** (2009), « *Fabriquer les espaces bâtis, concevoir et coopérer* », in BIAU Véronique, et TAPIE Guy (dir.), *La fabrication de la ville : métiers et organisations*, Marseille, Éditions Parenthèses, pp. 167-204.
- BOISNIER Cyril** (2015), « *Comment la finance impose sa certification environnementale* », in DEBIZET Gilles et GODIER Patrice (dir.), *Architecture et urbanisme durables. Modèles et savoirs*, Paris, Éditions de la Villette, pp. 38-45.
- BOLTANSKI Luc, et CHIAPPELLO Ève** (1999), *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 980p.
- BONINO Michele, GOVERNA Francesca, REPELLINO Maria Paolo et al.** (éds.) (2019), *The City after Chinese New Towns: Spaces and Imaginaries from Contemporary Urban China*, Bâle, Birkhäuser, 256p.
- BOUDON Philippe** (1992), *Introduction à l'architecture*, Paris, Dunod, 258p.
- BOURDIN Alain** (février 2011), « *Comment fonder et utiliser les critères d'évaluation de la performance urbaine ?* », in SEDJARI Ali (dir.), *Performance urbaine et droit à la ville*, Paris, L'Harmattan.
- BOURDIN Alain, et IDT Joël** (dir.) (2016), *L'urbanisme des modèles : références, benchmarking et bonnes pratiques*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, Coll. « Bibliothèque des territoires », 192p.
- BRENNER Neil, PECK Jamie et THEODORE Nick** (2017), « *Les au-delà du néolibéralisme* », in FEZER Jesko et GÖRLICH Matthias (dir.), *Civic city : notes pour le design d'une ville sociale. Cahiers 1 à 6*, Paris, Éditions B42, pp. 163-206.
- BRION Marcel** (1959), *La résurrection des villes mortes*, vol. I et II, Paris, Plon.
- BURGEL Guy** (1995), *La ville aujourd'hui*, Paris, Hachette, 224p.

CADIEU Stéphane (2016), « La circulation des savoirs de l'action urbanistique », in BOURDIN Alain, et IDT Joël (dir.), *L'urbanisme des modèles : références, benchmarking et bonnes pratiques*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, pp. 24-50.

CHADOIN Olivier, GODIER Patrice et TAPIE Guy (2000), *Du politique à l'œuvre, Bilbao, Bordeaux, Bercy, San Sebastián*, Éditions de l'Aube, 237p.

CHAPEL Enrico (2010), *L'œil raisonné : l'invention de l'urbanisme par la carte*, Genève, MetisPresses, 256p.

CHARRE Alain (1984), « De l'invention de la cité moderne à l'urbanisme : une introduction », in BEAUNE Jean-Claude, *L'idée de la ville. Actes du colloque international de Lyon*, Mâcon, Champ Vallon, pp. 85-89.

CHERRY Gordon E. (1970), *Town Planning in its Social Context*, London, Leonard Hill Books, 192p.

CHOAY Françoise (1965), *L'urbanisme : utopies et réalités : une anthologie*, Paris, Éditions du Seuil.

CHOAY Françoise (1972), « Sémiologie et urbanisme », in CHOAY Françoise, BANHAM Reyner, BAIRD George et al. (dir.), *Le sens de la ville*, Paris, Éditions du Seuil, 448p.

CHOAY Françoise (1980), *La règle et le modèle : sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Éditions du Seuil, 384p.

COLONOMOS Ariel (2015), « La politique des oracles », in WIEVIORKA Michel, *L'avenir*, Paris, Éditions Sciences Humaines, pp. 45-54.

CORDOBES Stéphane (2010), « Les plis de Territoires 2040 », in DARTOUT Pierre (dir.), *Territoires 2040 : revue d'études et de prospective*, Paris, DATAR, pp. 11-26.

COULAIS Jean-François (2015), *Images virtuelles et horizons du regard. Visibilités calculées dans l'histoire des représentations*, Genève, MetisPresses, 304p.

CROCKETT Karen (2018), *People Before Highways: Boston Activists, Urban Planners, and a new Movement for City Making*, Amherst, University of Massachusetts Press.

DAVIS Mike (octobre 2008), « Le stade Dubaï du capitalisme », in DAVIS Mike et MONK Daniel B. (dir.), *Paradis infernaux : Les villes hallucinées du néo-capitalisme*, Paris, Les Prairies Ordinaires, pp. 57-85.

DAVIS Mike, et MONK Daniel B. (dir.) (16 octobre 2008), *Paradis infernaux : Les villes hallucinées du néo-capitalisme*, Paris, Les Prairies Ordinaires, 315p.

DEBIZET Gilles, et GODIER Patrice (dir.) (2015), *Architecture et urbanisme durables : modèles et savoirs*, Paris, Éditions de la Villette, Coll. « Cahiers Ramau », 7, 308p.

DERYCKE Pierre-Henri, HURIOT Jean-Marie et PUMAIN Denise (1996), *Penser la ville : théories et modèles*, Paris, Anthropos, Coll. « Villes ».

DOULET Jean-François (2013), *La ville « made in China »*, Paris, B2, Coll. « Territoires », 96p.

DOULET Jean-François (2016), « Retour à Masdar City : un urbanisme au prisme de l'émergence », in DOULET Jean-François, et TEXIER Simon, *Abou Dhabi*, Paris, B2.

DUMÉNIL Gérard, et LÉVY Dominique (2003), « Le néolibéralisme », in DUMÉNIL Gérard, et LÉVY Dominique, *Économie marxiste du capitalisme*, Paris, La Découverte, p. 28-43.

EMELIANOFF Cyria, et STEGASSY Ruth (2010), *Les pionniers de la ville durable récits d'acteurs, portraits de villes en Europe*, Paris, Autrement.

- EPSTEIN Renaud** (2013), *La rénovation urbaine : démolition-reconstruction de l'État*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 377p.
- D'ERAMO Marco** (16 octobre 2008), « Du Minnesota à l'Arizona. Le rêve américain d'une ville sans ville », in DAVIS Mike, et MONK Daniel B. (dir.), *Paradis infernaux : Les villes hallucinées du néo-capitalisme*, Paris, Les Prairies Ordinaires pp. 15-39.
- ESQUERRE Arnaud**, et **BOLTANSKI Luc** (2 février 2017), *Enrichissement : Une critique de la marchandise*, Paris, Gallimard, 672p.
- FABUREL Gilles** (2015), « Le développement durable, entre gouvernement par la technique et technique de gouvernement », in DEBIZET Gilles, et GODIER Patrice (dir.), *Architecture et urbanisme durables. Modèles et savoirs*, Paris, Éditions de la Villette, pp. 152-172.
- FAINSTEIN Susan S.** (2010), *The Just City*, Ithaca, Cornell University Press.
- FAYOLLE LUSSAC Bruno** (2015), « Le poids de la géographie historique dans l'évolution d'une ville en voie de métropolisation : Xi'an (Shaanxi), de 1949 à 2014 », in FRANCK Manuelle et SANJUAN Thierry (dir.), *Territoires de l'urbain en Asie*, Paris, CNRS Éditions, pp. 31-46.
- FELLI Romain** (2016), *La grande adaptation : climat, capitalisme et catastrophe*, Paris, Éditions du Seuil, Coll. « Anthropocène », 234p.
- FEYERABEND Paul K.** (1975), *Against Method: Outline of an Anarchistic Theory of Knowledge*, New York, Humanities Press.
- FEZER Jesko**, et **GÖRLICH Matthias** (dir.) (2017), *Civic city: notes pour le design d'une ville sociale. Cahiers 1 à 6*, Paris, Éditions B42.
- FIJALKOW Yankel** (dir.) (2017), *Dire la ville c'est faire la ville. La performativité des discours sur l'espace urbain*, [en ligne], Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion.
- FIJALKOW Yankel**, et **CASILLO Ilaria** (2017), « Avant-propos », in FIJALKOW Yankel (dir.), *Dire la ville c'est faire la ville. La performativité des discours sur l'espace urbain*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, pp. 9-13.
- FRIEDMAN Yona** (2000), *Utopies réalisables*, Les Coiffards (Yonne), Éditions de l'Éclat.
- GALIMBERTI Déborah** (2019), *Consultants et villes à l'heure de la mondialisation : expertises et jeux d'échelles*, Paris - La Défense, PUCA, Coll. « Réflexions en partage », 76p.
- GENESTIER Philippe**, et **VESCHAMBRE Vincent** (2017), « Chapitre IV. La démolition des tours et des barres comme évidence : les cadres du récit de la rénovation urbaine », in FIJALKOW Yankel (dir.), *Dire la ville c'est faire la ville. La performativité des discours sur l'espace urbain*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, pp. 85-98.
- GINTRAC Cécile**, et **GIROUD Matthieu** (dir.) (2014), *Villes contestées : pour une géographie critique de l'urbain*, Paris, Les Prairies Ordinaires.
- GODIER Patrice** (2016), « Le projet d'agglomération bordelais au tournant des années 2010 : un référentiel partagé ? », in BOURDIN Alain, et IDT Joël (dir.), *L'urbanisme des modèles : références, benchmarking et bonnes pratiques*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, pp. 119-138.
- GODIER Patrice**, **OBLET Thierry** et **TAPIE Guy** (2018), *L'éveil métropolitain - L'exemple de Bordeaux*, Paris, Le Moniteur, 216p.
- GODIER Patrice**, **SORBETS Claude** et **TAPIE Guy** (2009), *Bordeaux métropole : un futur sans rupture*, Marseille, Parenthèses, 283p.

- GRUDET Isabelle** (2015), « Le “moment écoquartier” en France. Expérimentations et labellisation », in DEBIZET Gilles, et GODIER Patrice (dir.), *Architecture et urbanisme durables. Modèles et savoirs*, Paris, Éditions de la Villette, pp. 22-37.
- HAËNTJENS Jean** (2010), *Urbatopies : ces villes qui inventent l’urbanisme du XXI^e siècle*, La Tour-d’Aigue, Éditions de l’Aube.
- HAËNTJENS Jean** (2011), *La ville frugale : un modèle pour préparer l’après-pétrole*, Limoges, Fyp.
- HAMMAN Philippe** (2012), *Ville, frontière, participation : de la visibilité des processus démocratiques dans la Cité*, Paris, Orizons, Coll. « Universités ».
- HAMMAN Philippe, LÉVY Jean-Pierre et HAJEK Isabelle** (2015), *De la ville durable à la nature en ville : entre homogénéité urbaine et contrôle social : regards croisés nord-sud*, Villeneuve d’Ascq, Presses universitaires du Septentrion, Coll. « Environnement et société ».
- HARVEY David** (1989), *The condition of postmodernity : an enquiry into the origins of cultural change*, Oxford, England, Blackwell, 398p.
- HARVEY David** (2000), *Spaces of Hope*, Berkeley, University of California Press, 303p.
- HARVEY David** (2011), *Le capitalisme contre le droit à la ville : néolibéralisme, urbanisation, résistances*, Paris, Éditions Amsterdam.
- HARVEY David** (2014), « Vers la ville entrepreneuriale. Mutation du capitalisme et transformations de la gouvernance urbaine », in GINTRAC Cécile, et GIROUD Matthieu (dir.), *Villes contestées : pour une géographie critique de l’urbain*, Paris, Les Prairies Ordinaires, p. 95-132.
- HARVEY David** (2015). *Villes rebelles : du droit à la ville à la révolution urbaine*, Paris, Buchet-Chastel.
- HARVEY David** (2018), *Géographie de la domination*, Paris, Les Prairies Ordinaires, 128p.
- HOLVERT Tom** (2017), « L’agentivité partagée, la potentialité du design », in FEZER Jesko, et GÖRLICH Matthias (dir.), *Civic city: notes pour le design d’une ville sociale. Cahiers 1 à 6*, Paris, Éditions B42, pp. 125-158.
- HOWARD Ebenezer** (1898), *To-morrow: a peaceful path to real reform*.
- HUET Bernard** (2003), *Sur un état de la théorie de l’architecture au XX^e siècle. Conférence du 7 juin 2001 à l’École d’architecture de Paris-Belleville*, Paris, Quintette, 61p.
- INNERARITY Daniel** (2015), « Après les utopies. Sur la possibilité d’un futur alternatif », in WIEVIORKA Michel, *L’avenir*, Paris, Éditions Sciences Humaines, p. 75-80.
- JACOBS Jane** (1991), *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Liège (Belgique), P. Mardaga.
- JAMESON, F.** (2010), « *Utopia as Method, or the Uses of the Future* », in Godin Michael D., Tilley Helen et Prakash Gyan (dir.), *Utopia: Conditions of Historical Possibility*, Princeton, Princeton University Press, pp. 21-44.
- JOURDHEUIL Anne-Laure** (2017), « Chapitre VIII. La mixité sociale par le marché », in FIJALKOW Yankel (dir.), *Dire la ville c’est faire la ville. La performativité des discours sur l’espace urbain*, Villeneuve d’Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, pp. 145-160.
- KOOLHAAS Rem** (2011), *Junkspace. Repenser radicalement l’espace urbain*, Paris, Payot, 120p.
- KOOLHAAS Rem** (2017), *Études sur (ce qui s’appelait autrefois) la ville*, Paris, Payot, 249p.

- KUHN, Thomas S.** (2008), *La structure des révolutions scientifiques*, Paris, Flammarion, 1^{ère} éd. 1962.
- LASCOURMES Pierre** (2002). « Les ambiguïtés des politiques de développement durable », in *La Nature et les Risques*, Paris, Odile Jacob, p. 250-263.
- LE CORBUSIER** (1971), *La Charte d'Athènes*, Paris, Éditions de Minuit.
- LEDUCQ Divya, SCARWELL Helga-Jane et INGALLINA Patrizia** (2017), *Modèles de la ville durable en Asie : utopie, circulation des pratiques et gouvernance*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 420p.
- LEFEBVRE Henri** (1968), *Le droit à la ville*, Paris, Éditions Anthropos.
- LEFEBVRE Henri** (2000), *La production de l'espace*, Paris, Economica, 1^{ère} éd. 1974, 512p.
- LEIMDORFER François** (dir.) (2014), *Dire les villes nouvelles*, Paris, Maison des Sciences de l'Homme, 286p.
- LUCAN Jacques** (2012), *Où va la ville aujourd'hui : formes urbaines et mixité*, Paris, La Villette.
- MANGIN David** (2004), *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éditions de la Villette.
- MANNHEIM Karl** (1956), *Idéologie et utopie*, Paris, Librairie Marcel Rivière et Cie.
- MARÉCHAL Jean-Paul** (2005), *Le développement durable : une perspective pour le XXI^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- MARINO Angela** (1984), « Utopies urbaines et construction de la ville dans la culture architecturale du XVI^e siècle en Italie », in *L'idée de la ville. Actes du colloque international de Lyon*, Mâcon, Champ Vallon, p. 90-95.
- MARTIN Olivier, et MUCCHIELLI Laurent** (2005), *Discipliner la ville : l'émergence des savoirs urbains ; (XVII - XXI^e siècle)*, Auxerre, Éditions Sciences Humaines, 204p.
- MARVIN Simon, LUQUE-AYALA Andrés et MCFARLANE Colin** (2016), *Smart Urbanism : Utopian Vision or False Dawn?*, New York, Routledge.
- MASBOUNGI Ariella** (dir.) (2008), *Breda : faire la ville durable*, Paris, Le Moniteur.
- MASBOUNGI Ariella** (2001), « De l'intention à la réalisation », in MASBOUNGI Ariella (coord.), *Fabriquer la ville : outils et méthodes. Les aménageurs proposent*, Paris, La Documentation Française.
- MASBOUNGI Ariella** (2002), « Le projet urbain à la française », in MASBOUNGI Ariella (dir.), *Projets urbains en France*, Paris, Moniteur.
- MASBOUNGI Ariella** (2011), « Comprendre, lire, décoder, représenter », in MASBOUNGI Ariella (dir.), *Dessine-moi une ville*, Paris, Moniteur, pp. 10-52.
- MATTHEY Laurent** (2014a), *Building up stories : sur l'action urbanistique à l'heure de la société du spectacle intégré*, Genève, A-Type éditions.
- MAUMI Catherine** (2015), *Broadacre city, la nouvelle frontière*, Paris, Éditions de la Villette.
- MAYER Margit** (2017), « Les mouvements sociaux dans la ville (post)néolibérale », in FEZER Jesko, et GÖRLICH Matthias (dir.), *Civic city: notes pour le design d'une ville sociale. Cahiers 1 à 6*, Paris, Éditions B42, pp. 25-45.
- MCCANN Eugene, et WARD Kevin** (dir.) (2011), *Mobile urbanism: cities and policymaking in the global age*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 213p.
- MERLIN Pierre** (1991), *Les villes nouvelles en France*, Paris, Puf, « Que sais-je ? », 2609.

MEURIOT Paul (1992), « Du concept de ville d'autrefois et aujourd'hui (1919) », in RONCAYOLO Marcel et PACQUOT Thierry (dir.), *Villes et civilisation urbaine : XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Larousse, pp. 21-26.

MORE Thomas (1516), *L'Utopie ou Le Traité de la meilleure forme de gouvernement*.

MORICONI-ÉBRARD François (2003). « Modèle », in LEVY Jacques, et LUSSAULT Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, pp. 626-629.

MUCCHIELLI Roger (1998), *L'analyse de contenu des documents et des communications*, Paris, ESF Editeur, 214p.

MULLER Pierre (2015), « Chapitre III. Expliquer le changement : l'analyse cognitive des politiques publiques », in MULLER Pierre, *Les politiques publiques*, Paris, Presses Universitaires de France, Coll. « Que sais-je ? », pp. 50-86.

MUMFORD Lewis (1923), *The story of utopias*, New York, Boni & Liveright.

MUMFORD Lewis (1964), *La cité à travers l'histoire*, Paris, Éditions du Seuil.

MUMFORD Lewis (2012), « L'histoire des utopies » (1922), in *Lewis Mumford : Utopie, machine et société (recueil de textes)*, [en ligne], Bertrand Louart, Radio Zinzine, pp. 1-21.

OFFNER Jean-Marc (2018b), *Métropoles invisibles : les métropoles au défi de la métropolisation*, Paris, POPSU.

PANERAI Philippe, CASTEX Jean et DEPAULE Jean-Charles (2004), *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Marseille, Parenthèses, 196p.

PAPAGEORGIOU Y. Y. (1990), *The isolated city state : an economic geography of urban spatial structure*, London-New York, Routledge.

PACQUOT Thierry (1992), « Introduction », in RONCAYOLO Marcel et PACQUOT Thierry (dir.), *Villes et civilisation urbaine : XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Larousse, pp. 11-17.

PARNELL Susan, et PIETERSE Edgar A. (2014), « Africa's Urban Revolution in Context », dans PARNELL Susan, et PIETERSE Edgar A. (dir.), *Africa's Urban Revolution*, London, Zed Books, pp. 1-17.

PINSON Gilles (2009), *Gouverner la ville par le projet : urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses de Sciences Po.

PINSON Gilles (2020), *La ville néolibérale*, Paris, Presses Universitaires de France, 160p.

POËTE Marcel (1967), *Introduction à l'urbanisme*, 2^{ème} éd., Paris, Anthropos.

POPE Albert (1996), *Ladders*, Houston, Texas, Princeton Architectural Press, 208p.

QUIVY Raymond, et CAMPENDHOUDT Luc Van (2006), *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Dunod.

RAGON Michel (1971), *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes, Tome 1, Idéologies et pionniers, 1800-1910*, Tournai, Casterman.

RAGON Michel (1972), *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes, Tome 2, Pratiques et méthodes, 1911-1971*, Tournai, Casterman.

RAGON Michel (1976), *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes, Tome 3, Prospective et futurologie*, Tournai, Casterman.

REIGNER Hélène, BRÉNAC Thierry et HERNANDEZ Frédérique (2013), *Nouvelles idéologies urbaines : dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Coll. « Espace et territoires », 190p.

- RENAULD Vincent** (2017), « Chapitre VI. Les figures de l'utilisateur dans la fabrication urbaine contemporaine. Le cas des écoquartiers français », in FIJALKOW Yankel (dir.), *Dire la ville c'est faire la ville. La performativité des discours sur l'espace urbain*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, pp. 117-129.
- ROBINSON Jennifer** (2011b), « *The Spaces of Circulated Knowledge. City Strategies and Global Urban Governmentality* », in MCCANN Eugene, et WARD Kevin (dir.), *Mobile urbanism: cities and policymaking in the global age*, Minneapolis, University of Minnesota Press, pp. 15-40.
- ROSSI Aldo** (2016), *L'Architecture de la ville*, 1^{ère} éd. 1966, Gollion (Suisse), Infolio.
- ROSSI Ugo**, et **VANOLO Alberto** (2011), *Urban Political Geographies: A Global Perspective*, London, SAGE.
- ROUDIL Nadine**, et **MOLINA Géraldine** (2015), « La ville durable et les chercheurs : quelle construction interdisciplinaire des savoirs ? Table-ronde », in DEBIZET Gilles, et GODIER Patrice (dir.), *Architecture et urbanisme durables : modèles et savoirs*, Paris, Éditions de la Villette, Coll. « Cahiers Ramau », 7, p. 222-255.
- ROY Ananya**, et **ONG Aihwa** (2011), *Worlding cities: Asian experiments and the art of being global*, Chichester, West Sussex - Malden, MA, Wiley-Blackwell.
- ROY Élise** (2016), « Bonnes pratiques à l'œuvre dans le gouvernement urbain : enquête sur les nouvelles mœurs de l'action urbaine », in BOURDIN Alain, et IDT Joël (dir.), *L'urbanisme des modèles : références, benchmarking et bonnes pratiques*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, pp. 139-157.
- RUYER Raymond** (1950), *L'utopie et les utopies*, Paris, Presses universitaires de France.
- SASSEN Saskia** (2009), *La globalisation. Une sociologie*, Paris, Gallimard, 348p.
- SCHAER Roland**, et **SARGENT Lyman Tower** (2000), *Utopie : la quête de la société idéale en Occident*, Paris, Bibliothèque Nationale de France : Fayard.
- SENNETT Richard** (2000), *Le Travail sans qualités : Les conséquences humaines de la flexibilité*, Paris, Albin Michel, 221p.
- SERVIER Jean** (1967), *Histoire de l'utopie*, Paris, Gallimard, Coll. « Idées ».
- SMITH Neil** (1992), « *New City, New Frontier: The Lower East Side as Wild, Wild West* », in SORKIN Michael (dir.), *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space*, New York, Hill and Wang, pp. 61-93.
- SÖDERSTRÖM Ola** (2000), *Des images pour agir : le visuel en urbanisme*, Lausanne, Payot.
- STAKE Robert E.** (1994). « *Case studies* », in DENZIN Norman K., et LINCOLN, Yvonna S. (dir.), *Handbook of qualitative research*, Thousand Oaks, Sage Publications, pp. 236-247.
- STÉBÉ Jean-Marc** (2011), *Qu'est-ce qu'une utopie*, Paris, Vrin.
- STÉBÉ Jean-Marc**, et **MARCHAL Hervé** (2010), *Sociologie urbaine*, Paris, A. Colin.
- SUBILEAU Jean-Louis** (1993), « Quelle ville pour demain ? », in *Comprendre, penser, construire la ville: projet urbain, de l'intention à la réalisation*, Paris, Editions du STU.
- SWYNGEDOUW Erik** (2007a), « *Impossible/Undesirable Sustainability and the Post-Political Condition* », in KRUEGER Ro, et GIBBS David (dir.), *The sustainable development paradox: urban political economy in the United States and Europe*, New York, Guilford Press, p. 13-40.
- SWYNGEDOUW Erik** (2007b), « *The Post-Political City* », in BAVO (éd.), *Urban Politics Now: Re-imagining Democracy in the Neoliberal City*, Rotterdam, NAI Publishers, pp. 58-77.

- SWYNGEDOUW Erik** (2017), « Le design de la ville postpolitique et de la cité insurgée », in FEZER Jesko, et GÖRLICH Matthias (dir.), *Civic city: notes pour le design d'une ville sociale. Cahiers 1 à 6*, Paris, Éditions B42, pp. 207-246.
- TAFURI Manfredo** (2016), *Architecture and Utopia: Design and Capitalist Development*, 1^{ère} éd.1979, Cambridge, MIT Press, 184p.
- TAPIE Guy** (2011), *Guide méthodologique et technique. Recherche : mémoire + thèse*, publication interne laboratoire PAVE.
- TAPIE Guy**, et **GODIER Patrice** (1997), « Projets urbains, acteurs et processus : tendances européennes (synthèse) », in TAPIE Guy, et GODIER Patrice (dir.), *L'élaboration des projets architecturaux et urbains en Europe*, Paris - La Défense, PUCA, pp. 15-66.
- TERRIN Jean-Jacques** (2014), *Le projet du projet : concevoir la ville contemporaine*, Marseille, Parenthèses, 282p.
- TROTTA-BRAMBILLA Gabriella** (2015), « De l'application du modèle à la transposition raisonnée de l'exemple : quelle(s) modalité(s) d'enseignement de l'urbanisme durable ? », in DEBIZET Gilles, et GODIER Patrice (dir.), *Architecture et urbanisme durables. Modèles et savoirs*, Paris, Éditions de la Villette, p. 201-221.
- TUROK Ivan** (2014), « *Linking Urbanisation and Development in Africa's Economic Revival* », in PARNELL Susan, et PIETERSE Edgar A. (dir.) *Africa's Urban Revolution*, London, Zed Books, p. 60-81.
- VADELORGE Loïc** (2014), « Les villes nouvelles entre figure rhétorique, statut administratif et réalité urbaine (1940-2000) », in LEIMDORFER François (dir.), *Dire les villes nouvelles*, Paris, Maison des Sciences de l'Homme, pp. 145-173.
- VIGOUR Cécile** (2005), *La comparaison dans les sciences sociales : pratiques et méthodes*, Paris, La Découverte, Coll. « Repères », 335p.
- VIOLEAU Jean-Louis** (2009), *Les 101 mots de l'utopie à l'usage de tous*, Paris, Archibooks.
- WACHTER Serge** (2010), *La ville interactive : l'architecture et l'urbanisme au risque du numérique et de l'écologie*, Paris, L'Harmattan.
- WARD Stephen V.** (mars 2002), *Planning the Twentieth Century City: The Advanced Capitalist World*, Chichester, Academy Press, 480p.
- WEYEMBERGH Maurice** (1991), *Entre politique et technique : aspects de l'utopisme contemporain*, Paris, Vrin, 222p.
- WUNENBURGER Jean-Jacques** (1979), *L'utopie ou la crise de l'imaginaire*, Paris, J.-P. Delarge.

Articles académiques

- ADAM Matthieu** (mai 2017), « Concevoir l'urbain durable. De l'injonction généralisée aux réalisations standardisées, les concepteurs face à la normativité économique et technique », *RIURBA [en ligne]*, url : <http://riurba.net/Revue/concevoir-lurbain-durable-de-linjonction-generalisee-aux-realisations-standardisees-les-concepteurs-face-a-la-normativite-economique-et-technique/>.
- ALBRECHTS Louis** (novembre 2006), « *Bridge the Gap: From Spatial Planning to Strategic Projects* », *European Planning Studies*, 14, pp. 1487-1500.

- ARAB Nadia** (juin 2018), « Pour une théorie du projet en urbanisme », *Revue européenne des sciences sociales*, vol. 56, n° 1, pp. 219-240.
- ASTARITA Claudia**, et **DAMIANI Isabella** (mai 2016). « Géopolitique de la nouvelle route de la soie », *Géoéconomie*, 79, pp. 57-94.
- BACQUÉ Marie-Hélène**, et **FIJALKOW Yankel** (2006), « En attendant la gentrification : discours et politiques à la Goutte d'Or (1982-2000) », *Sociétés contemporaines*, 63, pp. 63-83.
- BAKER Tom**, et **RUMING Kristian** (janvier 2015), « Making "Global Sydney": Spatial Imaginaries, Worlding and Strategic Plans », *International Journal of Urban and Regional Research*, 39, pp. 62-78.
- BALUG Katarzyna** (septembre 2017). « The Imagination Paradox: Participation or Performance of Visioning the City », *Geoforum [en ligne]*, url : <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2017.08.014/>.
- BARBUT Marc** (1963), « Sur le mot et le concept de "modèle" », *Annales*, 18, pp. 383-386.
- BARTHEL Pierre-Arnaud** (16 juin 2014), « L'exportation au Maroc de la "ville durable" à la française », *Métropolitiques [en ligne]*, url : <https://www.metropolitiques.eu/L-exportation-au-Maroc-de-la-ville.html/>.
- BATTY Michael**, **AXHAUSEN Kay W.**, **GIANNOTTI Fosca et al.** (novembre 2012), « Smart cities of the future », *The European Physical - Journal Special Topics*, 214, pp. 481-518.
- BAUMONT Catherine**, et **HURIOT Jean-Marie** (1997), « La ville, la raison et le rêve : entre théorie et utopie », *Espace géographique*, 26, pp. 99-117.
- BÉAL Vincent** (30 juin 2014), « "Trendsetting cities" : les modèles à l'heure des politiques urbaines néolibérales », *Métropolitiques [en ligne]*, url : <https://www.metropolitiques.eu/Trendsetting-cities-les-modeles-a-l-heure-des-politiques-urbaines-neoliberales.html/>.
- BÉAL Vincent**, **CHARVOLIN Florian** et **MOREL JOURNAL Christelle** (2011), « La ville durable au risque des écoquartiers », *Espaces et sociétés*, 147, pp. 77-97.
- BEAURAIN Christophe**, et **ANDRIEU Marc** (11 juillet 2016), « La ville durable comme fard de la ville néo-libérale ? Penser l'urbain d'aujourd'hui sans œillères », *Revue du MAUSS permanente [en ligne]*, url : <http://www.journaldumauss.net/?La-ville-durable-comme-fard-de-la/>.
- BEAUREGARD Robert A.** (décembre 1993), « Representing Urban Decline: Postwar Cities as Narrative Objects », *Urban Affairs Quarterly*, 29, pp. 187-202.
- BECK Ulrich**, et **BOUDOU Benjamin** (septembre 2014), « Nationalisme méthodologique – cosmopolitisme méthodologique : un changement de paradigme dans les sciences sociales », *Raisons politiques*, 54, pp. 103-120.
- BERNIÉ-BOISSARD Catherine**, et **CHEVALIER Dominique** (2011), « Développement durable : discours consensuels et pratiques discordantes. Montpellier et Nîmes », *Espaces et sociétés*, 147, pp. 41-55.
- BLAIS Jean-Paul** (26 novembre 2014), « L'aménageur, roi du copier-coller ? », *Métropolitiques [en ligne]*, url : <http://www.metropolitiques.eu/L-amenageur-roi-du-copier-coller.html/>.
- BONIBURINI Ilaria** (décembre 2015), « Production of Hegemony and Production of Space in Nairobi », *Territoire en mouvement [en ligne]*, 27-28, url : <https://doi.org/10.4000/tem.3110/>.
- BOURDIN Alain** (22 septembre 2015), « L'enjeu de la théorie », *RIURBA [en ligne]*, 1, url : <http://riurba.net/Revue/lenjeu-de-la-theorie/>.

- BRENNER Neil**, et **SCHMID Christian** (4 mai 2015), « *Towards a new epistemology of the urban?* », *City*, 19, pp. 151-182.
- BUSQUET Grégory** (décembre 2012), « L'espace politique chez Henri Lefebvre : l'idéologie et l'utopie », *Justice spatiale - Spatial justice [en ligne]*, 5, url : <http://www.jssj.org/article/lespace-politique-chez-henri-lefebvre-lideologie-et-lutopie/>.
- CARRIOU Claire**, et **RATOUIS Olivier** (25 juin 2015), « Quels modèles pour l'urbanisme durable ? », *Métropolitiques [en ligne]*, url : <http://www.metropolitiques.eu/Quels-modeles-pour-l-urbanisme.html/>.
- CHADOIN Olivier** (janvier 2014), « L'architecture dans la fabrique de la ville néolibérale », *AMC*, 229, p. 28.
- CHAO Heng**, et **LIN George C. S.** (mars 2020), « *Spatializing the Project of State Rescaling in Post-reform China: Emerging Geography of National New Areas* », *Habitat International [en ligne]*, 97, url : <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2020.102121/>.
- CHAOUAD Robert**, et **VERZEROLI Marc** (décembre 2018), « Réalités et enjeux de l'urbanisation du monde », *Revue internationale et stratégique*, 112, pp. 47-65.
- CHARON Paul** (septembre 2011), « Anatomie de l'Etat local en Chine, structuration et distribution du pouvoir », *SinoPolis [en ligne]*, url : <https://sinopolis.hypotheses.org/290/>.
- CHEN Chen**, **LEGATES Richard**, **ZHAO Min** et **FANG Chenhao** (novembre 2018), « *The Changing Rural-Urban Divide in China's Megacities* », *Cities*, 81, pp. 81-90.
- CHEN Mingxing**, **LIU Weidong**, **LU Dadao** et al. (août 2018), « *Progress of China's new-type Urbanization Construction since 2014: A Preliminary Assessment* », *Cities*, 78, pp. 180-193.
- CHOLLET Mona** (décembre 2010), « Utopies dévoyées », *Manière de voir, Le Monde diplomatique*, 114, p. 1.
- CHOPLIN Armelle** (2 novembre 2012), « Désoccidentaliser la pensée urbaine », *Métropolitiques [en ligne]*, url : <http://www.metropolitiques.eu/Desoccidentaliser-la-pensee.html/>.
- COSTE Anne** (avril 2008), « Quel sens en architecture pour le polysémique terme de modèle ? », *Espace Matières Société*, pp. 72-86.
- CROS Françoise**, et **RAISKY Claude** (juillet 2010), « Référentiel », *Recherche et formation*, 64, p. 105-116.
- CROT Laurence** (octobre 2013), « *Planning for Sustainability in Non-democratic Polities: The Case of Masdar City* », *Urban Studies*, 50, pp. 2809-2825.
- CUGURULLO Federico** (mars 2013), « *The Business of Utopia: Estidama and the Road to the Sustainable City* », *Utopian Studies*, 24, pp. 66-88.
- CUGURULLO Federico** (février 2016), « *Urban Eco-modernisation and the Policy Context of new Eco-city Projects: Where Masdar City Fails and Why* », *Urban Studies*, 53, pp. 2417.
- CURIEN Rémi** (septembre 2014), « La planification des villes chinoises. Environnementaliser une machine hyper-fonctionnaliste ? », *Perspectives chinoises*, 2014/3, pp. 27-35.
- DAMON Julien** (juin 2012), « Comment définir statistiquement l'urbain ? », *Urbanisme*, 384.
- DARDOT Pierre**, et **LAVAL Christian** (mars 2010), « Néolibéralisme et subjectivation capitaliste », *Cités*, 41, pp. 35-50.
- DATTA Ayona** (mars 2015), « *New urban utopias of postcolonial India: "Entrepreneurial urbanization" in Dholera smart city, Gujarat* », *Dialogues in Human Geography*, 5, pp. 3-22.

- DEMAZIÈRE Christophe**, et **DESJARDINS Xavier** (2016), « *Éditorial : La planification territoriale stratégique : une illusion nécessaire ?* », *RIURBA [en ligne]*, 2, url : <http://www.riurba.review/Revue/la-planification-territoriale-strategique-une-illusion-necessaire/>.
- DEVISME Laurent**, et **OUVRARD Pauline** (novembre 2011), « 48h Dubaï. De quoi cette “ville” est-elle le témoin ? », *Lieux Communs. Les Cahiers du LAUA*, 14, pp. 210-217.
- DEWAELE Anna** (2018), « Une expérience de planification urbaine postcoloniale : le cas des villes nouvelles indiennes (1947-1991) », *Annales de géographie*, 720, pp. 145-168.
- DIAZ Francisco J.** (mai 2012), « *Is Tafuri Still Valid? A contemporary reading of Architecture and Utopia* ».
- DORIER Elisabeth** (octobre 2018), « *Le point sur* », *L’urbanisation du monde*, 8125, La Documentation Française, pp. 2-16.
- DORIER Elisabeth**, et **LECOQUIERRE Marion** (dir.) (octobre 2018), *L’urbanisation du monde*, La Documentation Française, 8125.
- DOUAY Nicolas** (2010), « La remise en cause du modèle d’urbanisme hongkongais par l’émergence d’une approche collaborative de la planification », *Perspectives Chinoises*, 110, pp. 109-123.
- DOUAY Nicolas**, et **PRÉVOT Maryvonne** (juin 2016), « Circulation d’un modèle urbain “alternatif” ? Le cas de l’urbanisme tactique et de sa réception à Paris », *EchoGéo [en ligne]*, 36, url : <https://doi.org/10.4000/echogeo.14617/>.
- DROZ-VINCENT Philippe** (s.d.), Émirats Arabes Unis, *Encyclopædia Universalis [en ligne]*, url : <http://www.universalis.edu.com/encyclopedie/emirats-arabes-unis/>.
- EMELIANOFF Cyria** (2007), « La ville durable : l’hypothèse d’un tournant urbanistique en Europe », *L’Information géographique*, 71, pp. 48-65.
- FIANDANESE Filippo** (juin 2019), « *Architectural models: legacy and critical perspectives* », *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère [en ligne]*, 4, url : <https://doi.org/10.4000/craup.1885/>.
- FOUCHER Michel** (septembre 2018), « Yidai Yilu ou les nouvelles routes de la soie », *Tous urbains*, 23, pp. 41-43.
- FRIEDMANN John** (juin 2000), « *The Good City: In Defense of Utopian Thinking* », *International Journal of Urban and Regional Research*, 24, pp. 460-472.
- FRIEDMANN John** (2003). « *China’s Urbanization* », *International Journal of Urban and Regional Research*, 27, pp. 745-758.
- FRIEDMANN John** (mars 2004). « *Strategic spatial planning and the longer range* », *Planning Theory & Practice*, 5, pp. 49-67.
- FROMNOT Françoise** (septembre 2011), « Manières de classer l’urbanisme », *Criticat*, 8, pp. 40-61.
- GAILLARD David**, et **MATTHEY Laurent** (novembre 2011), « La norme et le label. Production de la norme et logiques d’hybridation dans la fabrique de la ville durable : le cas des écoquartiers », *Lieux Communs. Les Cahiers du LAUA*, 14, pp. 113-128.

- GAINER Maya** (28 juillet 2015), « *Planning Transformation in a Divided Nation: Creating Kenya Vision 2030, 2005-2009* », *Innovations for Successful Societies*. Princeton University [en ligne], url : <https://successfultsocieties.princeton.edu/publications/planning-transformation-divided-nation-creating-kenya-vision-2030-2005-2009/>.
- GANJAVIE Amir** (février 2015), « *On the future of urban design: Fabricating the future through Bloch's utopians* », *Planning Theory*, 14, pp. 90-108.
- GIRAULT Camille** (juin 2016), « L'affirmation de l'exemplarité environnementale comme stratégie de métropolisation des villes nordiques », *EchoGéo [en ligne]*, 36, url : <https://doi.org/10.4000/echogeo.14574/>.
- GOSSÉ Marc** (2000), « La crise mondiale de l'urbanisme. Quels modèles urbains ? », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 86, pp. 85-91.
- GOUDIN Élisabeth** (21 septembre 2015), « Matthey L., 2014, Building up stories. Sur l'action urbanistique à l'heure de la société du spectacle intégré », *Cybergeographie : European Journal of Geography [en ligne]*, url : <http://journals.openedition.org.docelec.u-bordeaux.fr/cybergeographie/27232/>.
- GRUDET Isabelle** (juin 2010), « Jeu d'images intermédiaires : le grand projet architectural et urbain de Lyon Confluence », *Sociétés & Représentations*, 30, pp. 111-122.
- HAJER Maarten**, et **VERSTEEG Wytske** (septembre 2005), « *A decade of discourse analysis of environmental politics: Achievements, challenges, perspectives* », *Journal of Environmental Policy & Planning*, 7, pp. 175-184.
- HANAKATA Naomi C.**, et **GASCO Anna** (juillet 2018), « *The Grand Project politics of an urban age: urban megaprojects in Asia and Europe* », *Palgrave Communications*, 4, pp. 1-10.
- HENRIOT Carine** (décembre 2018), « La politique de la ville intelligente en Chine : ancrage local d'un modèle urbain globalisé », *Flux*, 114, pp. 71-85.
- HÉRAN Frédéric** (23 mars 2015), « La ville durable, nouveau modèle urbain ou changement de paradigme ? », *Métropolitiques [en ligne]*, url : <http://www.metropolitiques.eu/La-ville-durable-nouveau-modele.html/>.
- HIRSCHBERGER Stéphane**, **PINSON Gilles** et **REIFFERS Élise** (5 novembre 2018), « L'appel à projets urbains « 50 000 logements » à Bordeaux : la mise en échec de la métropole stratège », *Métropolitiques [en ligne]*, url : <https://www.metropolitiques.eu/L-appel-a-projets-urbains-50-000-logements-a-Bordeaux-la-mise-en-echec-de-la.html/>.
- HOCH Charles** (mars 2007), « *Making Plans: Representation and Intention* », *Planning Theory*, 6, pp. 16-35.
- HOCH Charles** (février 2016), « *Utopia, Scenario and Plan: A Pragmatic Integration* », *Planning Theory*, 15, pp. 6-22.
- HOLM Andrej**, **LEBUHN Henrik**, **SCHMIDT Dorothea et al.** (28 mars 2017), « Politiser la ville. Fragmentation, cohérence et mouvements sociaux dans le programme allemand Ville sociale », *Espaces et sociétés*, 168-169, pp. 189-204.
- JACQUOT Sébastien** (27 février 2015), « Villes contestées », *Métropolitiques [en ligne]*, url : <https://metropolitiques.eu/Villes-contestees.html/>.
- JAROS Kyle A.** (novembre 2016), « *Forging Greater Xi'an: The Political Logic of Metropolitanization* », *Modern China*, 42, pp. 638-673.

- de **JONG Martin, JOSS Simon, SCHRAVEN Daan et al.** (16 décembre 2015), « *Sustainable–smart–resilient–low carbon–eco–knowledge cities; making sense of a multitude of concepts promoting sustainable urbanization* », *Journal of Cleaner Production*, 109, pp. 25-38.
- KHAN Sama, TARAPOREVALA Persis, et ZERAH Marie-Hélène** (2018), « Mission Impossible », *Economic and Political Weekly*, 53/49, pp. 80-88.
- KHAN Sama, TARAPOREVALA Persis, et ZERAH Marie-Hélène** (2018), « Les villes intelligentes indiennes : défis communs et diversification des trajectoires », *Flux*, 114, pp. 86-99.
- LA ROCCA Fabio** (14 décembre 2016), « Introduction au numéro “formes urbaines” », *Sociétés*, 132, p. 5-7.
- LECLERC Éric** (décembre 2015). « Trajectoire d’Amaravati, la capitale du nouvel Andhra Pradesh (Inde) : chronique d’un choix de localisation », *Géocarrefour*, 90, pp. 117-129.
- LECLERC Éric** (2019), « De l’injonction au droit à la ville au Sud, comment construire une citadinité légitime dans une ville *ex nihilo* en Inde », *Annales de géographie*, 729-730, pp. 135-158.
- LEDRUT Raymond** (janvier 1980), « Urbanisme et utopie », *Espaces et sociétés*, p. 3-14.
- LEFEBVRE Henri** (mars 1974), « La production de l’espace », *L’Homme et la société*, 31-32, pp. 15-32.
- LEMES Fabiano** (septembre 2011), « New eco-cities, new open spaces: the future of green and blue infrastructures », actes du colloque *Proceedings of UIA2011 Tokyo: the 24th World Congress of Architecture*, Lausanne, International Union of Architects (UIA), p. 59-64.
- LEPÊTRE Nicolas** (septembre 2017), « Les villes « intelligentes » au Japon », *Géoconfluences [en ligne]*, url : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/japon/corpus-documentaires/villes-intelligentes/>.
- LEVY Albert** (2005), « Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine », *Espaces et sociétés*, 122, pp. 25-48.
- LIN Yanliu, et DE MEULDER Bruno** (juillet 2012), « A Conceptual Framework for the Strategic Urban Project Approach for the Sustainable Redevelopment of “Villages in the City” in Guangzhou », *Habitat International*, 36, pp. 380-387.
- MAGER Christophe, et MATTHEY Laurent** (24 juin 2016), « Une discrète architecture ostentatoire. Faire la ville entre considérations financières, urgence à produire du logement et injonctions à la “qualité urbaine” », *Revue Urbanités [en ligne]*, 7, url : <http://www.revue-urbanites.fr/7-une-discrete-architecture-ostentatoire-faire-la-ville-entre-considerations-financieres-urgence-a-produire-le-logement-et-injonctions-a-la-qualite-urbaine/>.
- MANZIONE Luigi** (novembre 2011), « Une généalogie du savoir disciplinaire : le modèle science dans la construction du discours des urbanistes dans la première moitié du XXe siècle », *Lieux Communs. Les Cahiers du LAUA*, 14, pp. 175-192.
- MARCUSE Peter** (mars 2005), « *What has to be done? The Potentials and Failures of Planning: History, Theory, and Actuality. Lessons from New York* », *AnArchitektur*, 14, pp. 36-40.
- MATTERN Shannon** (9 mars 2015), « *Mission Control: A History of the Urban Dashboard* », *Places Journal [en ligne]*, url : <https://doi.org/10.22269/150309/>.
- MATTERN Shannon** (26 avril 2016), « *Instrumental City: The View from Hudson Yards, circa 2019* », *Places Journal [en ligne]*, url : <https://doi.org/10.22269/160426/>.

- MATTHEY Laurent** (mars 2013), « Book Review “Back to basics. Les géographes à la reconquête du milieu ?” », *Geographica Helvetica*, 67, pp. 223-225.
- MATTHEY Laurent** (2014b), « L’urbanisme qui vient. Usage des valeurs et du storytelling dans la conduite contemporaine des projets urbains (un exemple suisse) », *Cybergeo : European Journal of Geography [en ligne]*, url : [http://journals.openedition.org.docelec.u-bordeaux.fr/cybergeo/26562/](http://journals.openedition.org/docelec.u-bordeaux.fr/cybergeo/26562/).
- MATTHEY Laurent** (2014c), « Planifier autrement la métropole. Compte rendu : Groupe Genève, 500 mètres de ville en plus », *Articulo - Journal of Urban Research [en ligne]*, url : <http://journals.openedition.org/articulo/2420/>.
- MAUMI Catherine** (2013), « Keep your eye on the ball! », *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine [en ligne]*, 28, pp. 12-24, url : [10.4000/crau.491/](http://dx.doi.org/10.4000/crau.491/).
- MAUMI Catherine** (février 2017), « L’utopie du *middle landscape* américain », *Sociologies [en ligne]*, url : <https://doi.org/10.4000/sociologies.5926/>.
- MBOUMOUA Irène, et OZDIRLIK Burcu** (novembre 2011), « Privatisation de la production urbaine : un modèle urbain en circulation dans les contextes de Birmingham et d’Istanbul », *Lieux Communs. Les Cahiers du LAUA*, 14, pp. 175-192.
- MOLINA Géraldine** (18 juin 2014), « Distinction et conformisme des architectes-urbanistes du “star system” », *Métropolitiques [en ligne]*, url : <http://www.metropolitiques.eu/Distinction-et-conformisme-des.html/>.
- MONGIN Olivier** (septembre 2018), « Avancées chinoises et connectivités au pluriel », *Tous urbains*, 23, pp. 47-51.
- MORENO Paola, SIMONNOT Nathalie et SIRET Daniel** (février 2013), « Ambiances à vendre : la représentation des personnages dans les supports de promotion des projets immobiliers », *Cahiers thématiques*, ENSAP Lille.
- MORVAN Bertrand** (1996), « De l’utopie à l’utopisme : le cas de l’urbanisme des réseaux », *Quaderni*, 28, pp. 97-108.
- MOSER Sarah** (mars 2015), « *New cities: Old wine in new bottles?* », *Dialogues in Human Geography*, 5, pp. 31-35.
- MOSER Sarah, SWAIN Marian et ALKHABBAZ Mohammed H.** (juin 2015), « *King Abdullah Economic City: Engineering Saudi Arabia’s post-oil future* », *Cities*, 45, pp. 71-80.
- MUNAFÒ Sébastien** (octobre 2017), « Forme urbaine et mobilités de loisirs : l’“effet barbecue” sur le grill », *Cybergeo : European Journal of Geography [en ligne]*, url : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.28634/>.
- MYERS Garth** (2015), « *A World-Class City-Region? Envisioning the Nairobi of 2030* », *American Behavioral Scientist*, 59, pp. 328-346.
- van NOORLOOS Femke, et KLOOSTERBOER Marjan** (mai 2018), « *Africa’s new cities: The contested future of urbanisation* », *Urban Studies*, 55, pp. 1223-1241.
- OFFNER Jean-Marc** (2018a), « La *smart city* pour voir et concevoir autrement la ville contemporaine », *Quaderni*, 96, pp. 17-27.
- OKULICZ-KOZARYN Adam** (2013), « *City Life: Rankings (Livability) Versus Perceptions (Satisfaction)* », *Social Indicators Research*, 110, pp. 433-451.
- PECK Jamie et TICKELL Adam** (2002), « *Neoliberalizing Space* », *Antipode*, 34, pp. 380-404.

- PEYROUX Élisabeth** (juin 2012), « Circulation internationale et construction sociale d'un « modèle » de gestion des services urbains : les *city improvement districts* à Johannesburg », *L'Espace géographique*, 41, pp. 68-81.
- PEYROUX Élisabeth**, et **SANJUAN Thierry** (juin 2016), « Stratégies de villes et “modèles” urbains : approche économique et géopolitique des relations entre villes (introduction) », *EchoGéo [en ligne]*, 36, url : <https://doi.org/10.4000/echogeo.14642/>.
- PICON Antoine** (décembre 2016), « L'avènement de la ville intelligente », *Sociétés*, 132, pp. 9-24.
- PICON Antoine** (juin 2018), « Villes et systèmes d'information : de la naissance de l'urbanisme moderne à l'émergence de la *smart city* », *Flux*, 111-112, pp. 80-93.
- PINSON Gilles**, et **LE HAY Viviane** (19 mai 2017), « Bordeaux, capitale de la Terre du Milieu ? », *Métropolitiques [en ligne]*, url : <https://metropolitiques.eu/Bordeaux-capitale-de-la-Terre-du.html/>.
- PINSON Gilles**, et **REIGNER Hélène** (14 décembre 2017), « Introduction. Politiques urbaines et (in)justice spatiale. », *Sociétés contemporaines*, 107, pp. 5-21.
- PUGLISI Luigi P.** (mars 2013). « *Architecture and Utopia. Design and Capitalist Development. Manfredo Tafuri* », *Journal of Architectural Education*, 67, pp. 131-132.
- RAMACHANDRAIAH Chigurupati** (2015a), « *Andhra Pradesh's Master Plan for Its New Capital* », *Economic and Political Weekly*, 50, pp. 7-8.
- RAMACHANDRAIAH Chigurupati** (2015b), « *Making of Amaravati* », *Economic and Political Weekly*, 51, pp. 7-8.
- RAPOPORT Elizabeth** (juin 2015), « *Globalising sustainable urbanism : the role of international masterplanners* », *Area*, 47, pp. 110-115.
- ROBINSON Jennifer** (janvier 2008), « *Developing Ordinary Cities: City Visioning Processes in Durban and Johannesburg* », *Environment and Planning A: Economy and Space*, 40, pp. 74-87.
- ROBINSON Jennifer** (2011a), « *Cities in a World of Cities: The Comparative Gesture* », *International Journal of Urban and Regional Research*, 35, pp. 1-23.
- ROUSSEAU Max** (18 septembre 2013), « Villes post-industrielles : pour une nouvelle approche », *Métropolitiques [en ligne]*, url : <https://metropolitiques.eu/Villes-post-industrielles-pour-une-nouvelle-approche.html/>.
- ROY Ananya** (juillet 2009), « *The 21st-Century Metropolis: New Geographies of Theory* », *Regional Studies*, 43, pp. 819-830.
- ROY-BAILLARGEON Olivier** (2016), « Grand Montréal : la planification peut-elle être stratégique ? », *RIURBA [en ligne]*, 2, url : <http://www.riurba.review/Revue/grand-montreal-la-planification-peut-elle-etre-strategique/>.
- SADOUX Stéphane** (2015), « Concevoir et représenter l'utopie La diffusion du modèle des *garden-cities* en Grande-Bretagne, 1898-2015 », *Communication & Organisation*, 48, pp. 25-38.
- SCHMID Christian**, **KARAMAN Ozan**, **HANAKATA Naomi C.**, et al. (janvier 2018), « *Towards a new vocabulary of urbanisation processes: A comparative approach* », *Urban Studies*, 55, pp. 19-52.

- SIMAY Philippe, BROSSAUD Claire et FIORI Sandra** (13 juin 2019), « Les communs urbains : nouveau droit de cité ? [Dossier] », *Métropolitiques*, [en ligne], url : <https://metropolitiques.eu/Les-communs-urbains-nouveau-droit-de-cite.html/>.
- SIRET Daniel** (novembre 2011), « Les enveloppes solaires de Ralph Knwoles, ou les ambivalences d'un modèle de régulation des formes urbaines », *Lieux Communs. Les Cahiers du LAUA*, 14, pp. 195-207.
- SKLAIR Leslie** (septembre 2010), « *Iconic Architecture and the Culture-ideology of Consumerism* », *Theory, Culture & Society*, 27, pp. 135-159.
- SÖDERSTRÖM Ola** (avril 2012), « Des modèles urbains "mobiles" », *Urbanisme*, 383, pp. 43-45.
- SOLINÍS Germán** (février 2006), « *Utopia, the Origins and Invention of Western Urban Design* », *Diogenes*, 53, pp. 79-87.
- STEELE Wendy, MACCALLUM Diana, BYRNE Jason et HOUSTON Donna** (février 2012), « *Planning the Climate-just City* », *International Planning Studies*, 17, pp. 67-83.
- SWYNGEDOUW Erik** (septembre 2009), « *The Antinomies of the Postpolitical City : In Search of a Democratic Politics of Environmental Production* », *International Journal of Urban and Regional Research*, 33, pp. 601-620.
- SWYNGEDOUW Erik, MOULAERT Frank et RODRIGUEZ Arantxa** (2002), « *Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy* », *Antipode*, 34, pp. 542-577.
- TAILLANDIER Fanny** (octobre 2015), « *Banlieues françaises / Le lotissement comme utopie. Pour une appropriation littéraire et philosophique du lotissement Levitt et de ses avatars* », *Revue Urbanités [en ligne]*, url : <http://www.revue-urbanites.fr/le-lotissement-comme-utopie-pour-une-appropriation-litteraire-et-philosophique-du-lotissement-levitt-et-de-ses-avatars/>.
- TAPIE Guy, GODIER Patrice et FITZSIMONS J. Kent** (s.d.), « Comparer la fabrication de la ville : rigueur méthodologique et imagination sociologique », *publication interne laboratoire PAVE*.
- THEYS Jacques** (2011), « Les villes "post-carbone" moteurs de l'économie verte de demain ? », *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, 61, pp. 128-133.
- THEYS Jacques, et EMELIANOFF Cyria** (2001), « Les contradictions de la ville durable », *Le Débat*, 113, pp. 122-135.
- THROGMORTON James A.** (août 2016), « *Planning as Persuasive Storytelling in a Global-Scale Web of Relationships* », *Planning Theory*, 2, p. 125-151.
- TOMMASI Chloé, et BOYER Anne-Lise** (novembre 2018), « Notion en débat : la ville durable », *Géoconfluences [en ligne]*, url : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/ville-durable/>.
- TOUSSAINT Jean-Yves, et VAREILLES Sophie** (novembre 2006), « La "durabilité" à l'épreuve des pratiques d'aménagement urbain. Le cas de la concertation dans l'espace public de l'agglomération lyonnaise », *Urbia*, 3, pp. 61-75.
- TOZZI Pascal** (juin 2013), « Ville durable et marqueurs d'un "néo-hygiénisme" ? Analyse des discours de projets d'écoquartiers français », *Norois*, 227, pp. 97-113.
- TRÉMON Anne-Christine** (avril 2019), « Comparaisons contextualisées », *L'Homme*, 229, pp. 135-158.

- UHALDEBORDE Jean-Michel** (juin 2017), « *Las ciudades europeas: nuevos paradigmas, nuevas estrategias* [Les villes européennes dans tous leurs états : des bifurcations paradigmatiques et stratégiques en tension] », *Papeles de economía española*, 153, pp. 2-22.
- VAN DAMME Stéphane** (2005), « Les sciences humaines à l'épreuve de la ville : les enjeux d'une archéologie des savoirs urbains (XVIIe-XXe siècles) », *Revue d'Histoire des Sciences Humaines*, 12, pp. 3-15.
- VANIER Martin**, et **DENIZOT Damien** (août 2006), « Les représentations à l'épreuve du temps », *Territoires 2030*, 3, pp. 95-106.
- VEREBES Tom** (2016), « *The Interactive Urban Model: Histories and Legacies Related to Prototyping the Twenty-First Century City* », *Frontiers in Digital Humanities [en ligne]*, 3, url : <https://doi.org/10.3389/fdigh.2016.00001/>.
- VIDALENC Éric**, **THEYS Jacques**, **ALLIO Cédric** et **WAISMAN Henri** (février 2013), « Les villes dans la transition post carbone : un essai d'articulation entre prospective et modélisation », *Urbia*, 15, pp. 117-194.
- WALSH-RUSSO Cecelia** (27 septembre 2016), « Climate Action Plans and the "Climate-Just" City », *Metropolitiques [en ligne]*, url : <http://www.metropolitiques.eu/Climate-Action-Plans-and-the.html/>.
- WATSON Vanessa** (avril 2014), « *African urban fantasies: dreams or nightmares?* », *Environment and Urbanization*, 26, pp. 215-231.
- WATSON Vanessa** (mars 2015), « *The allure of 'smart city' rhetoric: India and Africa* », *Dialogues in Human Geography*, 5, pp. 36-39.
- WETZSTEIN Steffen** (2013), « *Globalising Economic Governance, Political Projects, and Spatial Imaginaries: Insights from Four Australasian Cities* », *Geographical Research*, 51, pp. 71-84.
- WÆSSNER Raymond** (février 2016). « Dubaï et Abou Dhabi : la naissance d'un emporium », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 1, pp. 155-174.
- XIAOJI Gao** (juillet 1995), « *The Directive Function of Urban Construction Strategy on The Development of Modern Xi'an* », *International Conference : Renewal & Development in Housing Areas of Traditional Chinese & European Cities*, pp. 7-9.

Thèses et mémoires universitaires

- BULETTI Nora** (avril 2011), *An analysis of Masdar City's communication strategy Using speech act theory to go beyond the corporate façade*, mémoire de licence sous la direction de GRAEFE Olivier, Université de Freiburg (Allemagne), url : http://134.21.213.189/geoscience/geographie/assets/files/bachelor-theses/buletti_tpg_2011avril.pdf
- GERBEAUD Fanny** (2012), *L'habitat spontané : une architecture adaptée pour le développement des métropoles ? Le cas de Bangkok (Thaïlande)*, Thèse de doctorat en sociologie sous la direction de TAPIE Guy, Université de Bordeaux.
- GODIER Patrice** (2009), *Fabrication de la ville contemporaine : processus et acteurs : le cas de l'agglomération bordelaise*, Thèse de doctorat en sociologie sous la direction de TAPIE Guy, Bordeaux 2.

LU Jiangyuan (2018), *Transition of city development in China*, Thèse de doctorat en sciences politiques sous la direction de Vincent Hoffmann-Martinot, Université de Bordeaux.

OUVRARD Pauline (2016), *Le nouvel esprit de l'urbanisme, entre scènes et coulisses : une ethnographie de la fabrique du territoire de Saint-Nazaire à Nantes*, Thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme sous la direction de Laurent Devisme et de Elisabeth Pasquier, Université Bretagne Loire.

Rapports institutionnels

EUROSTAT (2011), « *Degree of Urbanisation Classification - 2011 Revision* » [en ligne], url : https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Degree_of_urbanisation_classification_-_2011_revision.

IEDUB, et **A'URBA** (mars 2012), « *Bordeaux métropole en 2030* », url : <https://www.aurba.org/productions/bordeaux-m%c3%a9tropole-en-2030-analyses-et-projections/> (consulté en février 2020).

PISON Gilles (juin 2019), « *Les Nations unies publient de nouvelles projections de population mondiale* », *Ined - Institut national d'études démographiques [en ligne]*, url : <https://www.ined.fr/fr/tout-savoir-population/memos-demo/focus/nations-unies-publent-nouvelles-projections-population-mondiale-2019/>.

UN et DESA (2010), « *World Urbanization Prospects: The 2009 Revision. Highlights* », New York, United Nation - Department of Economic and Social Affairs, Population Division.

UN et DESA (août 2014), « *Our urbanizing world* », New York, United Nation - Department of Economic and Social Affairs, Population Division, « *Pop Facts* ».

UN et DESA (2018a), « *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision* », New York, United Nation - Department of Economic and Social Affairs, Population Division.

UN et DESA (2018b), « *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision, Methodology* », New York, United Nation - Department of Economic and Social Affairs, Population Division.

UN et DESA (2019a), « *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision* », New York, United Nation - Department of Economic and Social Affairs, Population Division.

UN et DESA (2019b), « *World Population Prospects: The 2019 Revision. Highlights* », New York, United Nation - Department of Economic and Social Affairs, Population Division.

UN-HABITAT (2009), « *Planning Sustainable Cities : Global Report on Human Settlements 2009* », London ; Sterling, VA, Earthscan.

UN-HABITAT (2016), « *Urbanization and development: emerging futures* », Nairobi (Kenya), UN-Habitat, « *World cities report* ».

WEF (juin 2014), « *Future of Government. Smart Toolbox* », Genève, World Economic Forum.

Textes officiels et juridiques

LEBRANCHU Marylise, *Projet de loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles - Exposé des motifs* (2013), url : <http://www.senat.fr/leg/pjl12-495.html>.

LOI n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales.

LOI n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

NAIROBI METROPOLITAN AREA TRANSPORT AUTHORITY ACT du 17 octobre 2017, *National Assembly Bills n°43, Kenya Gazette Supplement n°160*, url : <http://kenyalaw.org/>.

Conférences

BESSE Jean-Marc (12 septembre 2017), « La cartographie et le projet », Conférence, ENSAPLV, Paris.

CHOPLIN Armelle (25 janvier 2016), « Les villes africaines, en marge du monde ou « mondialisation discrète » ? », conférence, en ligne, url : <https://webtv.univ-lyon3.fr/videos/?video=MEDIA160125125238075/>.

CLOS Joan (2017), « Smart Urbanization », conférence, en ligne, Smart City Expo World Congress, Barcelone, url : <https://www.youtube.com/watch?v=FnpehA4kfcM&list=PLscvPrzqnyFqkLu292wy9GcAvMFauxBaX&index=4&t=0s/>.

CLOS Joan (octobre 2016), « Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable Habitat III », tenue à Quito (Équateur) du 17 au 20 octobre 2016.

GED Françoise (9 janvier 2003), « Les villes en Chine », conférence, en ligne, url : https://www.canal-u.tv/video/universite_de_tous_les_savoirs/les_villes_en_chine.1325/.

HENCKEN Randolph (28 octobre 2016), « *Prototyping the City of the Future* », Conférence pour *Prototyping the Future* [en ligne], url : https://www.youtube.com/watch?time_continue=1277&v=tDqtOPNLwMs (consulté le 25/07/2017).

MORENO Carlos (23 mai 2018), « Les villes du futur, inspiration d'aujourd'hui », Conférence, Université de Nantes [en ligne], url : <http://webtv.univ-nantes.fr/fiche/12832/carlos-moreno-les-villes-du-futur-inspiration-d-aujourd-hui>.

PATTERSON Brent (20 septembre 2017), « *The principle of Hope as a philosophical "challenge" to contemporary urban theory* », Conférence, Fondation Braillard, EPFL, url : <https://portal.klewel.com/watch/webcast/journee-etude-bernardo-secchi-2017/talk/8>.

Articles de presse et medias généralistes

Arte France (octobre 2008), « Mondialisation culturelle dans le Golfe Persique », *Le dessous des cartes*.

APPARASU Srinivasa Rao (12 décembre 2020), « *"Like protests in Delhi" : Amaravati farmers' plan against 3-capital move* », *Hindustan Times* [en ligne], url : <https://www.hindustantimes.com/india-news/like-protests-in-delhi-amaravati-farmers-plan-against-3-capital-move/story-snkcMqV0OZ3z7TnQa4G77L.html/>.

ATTWOOD Karen (11 septembre 2008), « *Building a city from the sands* », *The National* [en ligne], url : <http://www.thenational.ae/news/uae-news/building-a-city-from-the-sands>.

AYAD Christophe, et **BARTHE Benjamin** (12 mai 2020), « “MBZ”, le véritable homme fort du Golfe », *Le Monde* [en ligne], url : https://www.lemonde.fr/international/article/2020/05/12/mbz-le-veritable-homme-fort-du-golfe_6039359_3210.html.

BOSDECHER Laurie (4 juin 2018), « À vous de dire comment nous vivons dans 30 ans », *Sud Ouest*.

BOLLET Sacha, et **DEMARLE Benoit** (2017), *Masdar, une Cité Verte au Pays de l’Or Noir*, Reportage, Saint Thomas Productions pour France Télévisions & Ushuaia TV.

BOLLEN James (23 juillet 2015), « *Shanghai’s European-Style Ghost Towns – in Pictures* », *The Guardian* [en ligne], url : <https://www.theguardian.com/cities/gallery/2015/jul/23/shanghai-china-european-style-ghost-towns-in-pictures>.

BOYER Robert (2016), « Qu’est-ce qu’une crise financière ? », *Manuel d’économie critique*, *Le Monde diplomatique* [en ligne], url : https://www.monde-diplomatique.fr/publications/manuel_d_economie_critique/a57216 (consulté le 25 septembre 2020).

BRETOS Amandine, et **LAUQUÉ Bastien** (2019), *Bordeaux Métropole - BM 2050 : le jeu du futur*, TV7, url : <https://www.youtube.com/watch?v=92quHCFvtA> (consulté le 6/04/2020).

CESSOU Sabine (1^{er} décembre 2018), « Fièvre numérique au Kenya », *Le Monde diplomatique* [en ligne], url : <https://www.monde-diplomatique.fr/2018/12/CESSOU/59333>.

CHARD Duncan (25 septembre 2010), « *A Tour of Masdar* », *The New York Times* [en ligne], url : <https://www.nytimes.com/slideshow/2010/09/25/arts/design/26masdar-ss.html>.

CITÉ DE L’ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE (2018), « Ariella Masbouni, entrevue » [en ligne], url : <https://www.youtube.com/watch?v=Kv4aGMorvq4/>.

COLOMA Tristan (1^{er} avril 2013), « Des avenues kényanes pour la corruption », *Le Monde diplomatique* [en ligne], url : <https://www.monde-diplomatique.fr/2013/04/COLOMA/48970>.

DAVIS Mike (février 2010), « *Who Will Build the Ark?* », *New Left Review* [en ligne], 61, url : <https://newleftreview.org/issues/ii61/articles/mike-davis-who-will-build-the-ark/>.

DE CHANGY Florence (14 septembre 2020), « Partis par la mer, douze fugitifs de Hongkong détenus en Chine », *Le Monde* [en ligne], url : https://www.lemonde.fr/international/article/2020/09/14/partis-par-la-mer-douze-fugitifs-de-hongkong-detenus-en-chine_6052112_3210.html.

DE CHANGY Florence, et **LEMAÎTRE Frédéric** (18 juin 2019), « Face à Pékin, Hongkong fait bloc », *Le Monde*.

DELACROIX Guillaume (9 octobre 2018), « Amaravati, le nouvel avatar des chimères urbaines », *Le Monde*.

DUBOURG Stella (27 février 2018), « Alain Juppé : “Penser, imaginer et rêver le Bordeaux de 2030-2050” », *Sud Ouest* [en ligne], url : <https://www.sudouest.fr/2018/02/27/penser-les-futurs-possibles-de-bordeaux-4234803-2780.php>.

DUNCAN Miriri, et **RATNER Baz** (2 février 2020), « Au Kenya, le train à grande vitesse laisse les habitants des petites communes à quai », *Franceinfo*: [en ligne], url : https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/kenya/des-kenyans-accusent-le-train-a-grande-vitesse-de-les-avoir-laises-a-quai_3807187.html.

FILIPPI Laurent (26 novembre 2018), « Le *Standard Gauge Railway*, “Grande muraille de Chine” au Kenya ? », *Franceinfo*: [en ligne], url : https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/kenya/le-standard-gauge-railway-grande-muraille-de-chine-au-kenya_3053895.html.

GREENFIELD Adam (28 janvier 2016), « *Where Are the World’s Newest Cities ... and Why Do They All Look the Same?* » *The Guardian* [en ligne], url : <http://www.theguardian.com/cities/2016/jan/28/where-world-newest-cities-look-same>.

HAIDER Haseeb (9 mai 2007), « *Clean Energy Firms to Get 100pc Ownership Rights* », *Khaleej Times* [en ligne], url : <https://www.khaleejtimes.com/business/clean-energy-firms-to-get-100pc-ownership-rights>.

HILAIRE Eric, et **VAN MEAD Nick** (10 mai 2016), « *The Great Leap Upward: China’s Pearl River Delta, Then and Now* », *The Guardian* [en ligne], url : <https://www.theguardian.com/cities/2016/may/10/china-pearl-river-delta-then-and-now-photographs>.

IWEALA Uzodinma (13 octobre 2016), « *I Dream of a Utopian Lagos – but Here’s What African Cities Really Need to Prosper* », *The Guardian* [en ligne], url : <https://www.theguardian.com/cities/2016/oct/13/utopian-future-lagos-what-african-cities-really-need-un-habitat-3> (consulté le 19/10/2016).

JOIGNOT Frédéric (19 mai 2015), « Vingt mille lieux sur les mers... habiter les océans », *LeMonde.fr*, *Journalisme pensif (blog)*, url : <https://www.lemonde.fr/blog/fredericjoignot/2015/05/19/2247/> (consulté le 3/12/2015).

KANHEMA Newton (avril 2016), « L’urbanisation : un outil de développement. Interview de Joan Clos », *AfriqueRenouveau*, pp. 10-11.

KAHN Sylvain (animateur), **Nicolas DOUAY** et **Valérie LAURANS** (invités) (5 décembre 2012), « Chine : l’horreur urbaine ? », *France Culture*, url : <https://www.franceculture.fr/emissions/planete-terre/chine-lhorreur-urbaine>.

KUO Lily, et **KOMMENDA Niko** (30 juillet 2018), « *What is China’s Belt and Road Initiative?* », *The Guardian* [en ligne], url : <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>.

LASANIA Yunus (21 novembre 2019), « *With Projects Scrapped, Jagan Reddy Undoes Naidu’s Vision of Amaravati* », *Lime Mint* [en ligne], url : <https://www.livemint.com/politics/news/with-projects-scrapped-jagan-reddy-undoes-naidu-s-vision-of-amaravati-11574345593799.html>.

LIU Honghua, et **WU Jie** (4 septembre 2018), « *Sponge City Program Turns Fengxi New City of Xixian New Area into an Ecological Oasis* », *China News* [en ligne], url : <http://news.cri.cn/2018-09-04/74af4798-3675-933b-d536-2d4baae74ded.html>.

LOZANO Mikaël (29 mars 2019), « Bordeaux Métropole 2050 à l’heure du bilan : “tout le monde a joué le jeu” », *La Tribune*.

MADEC Philippe (3 novembre 2019), « Il faut se désintoxiquer de la technique et de la monoculture du béton », *Le Monde.fr [en ligne]*, url : https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/11/03/philippe-madec-il-faut-se-desintoxiquer-de-la-technique-et-de-la-monoculture-du-beton_6017885_3234.html.

MALSCH Edouard (20 janvier 2015), « Paris Smart City 2050 : cauchemar verdâtre ? », *UrbaNews* (blog), url : <https://www.urbanews.fr/2015/01/20/47602-paris-smart-city-2050-cauchemar-verdatre/> (consulté le 8 décembre 2015).

MARIN Cécile (1 octobre 2015), « Chaotique marche vers la démocratie en Afrique », Infographie, *Le Monde Diplomatique [en ligne]*, url : <https://www.monde-diplomatique.fr/cartes/afrique-democratie>.

MONKS Kieron (6 octobre 2015), « CITE: The \$1 billion city with no residents », *CNN [en ligne]*, url : <http://edition.cnn.com/style/article/test-city/index.html>.

MOORE Malcolm, et **FOSTER Peter** (24 janvier 2011), « China to Create Largest Mega City in the World with 42 Million People », *The Telegraph [en ligne]*, url : <https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/asia/china/8278315/China-to-create-largest-mega-city-in-the-world-with-42-million-people.html>.

MORENO Carlos (20 mars 2020), « Cette crise sanitaire est l’occasion de penser la ville du quart d’heure ». *Le Monde.fr [en ligne]*, url : https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/03/20/cette-crise-sanitaire-est-l-occasion-de-penser-la-ville-du-quart-d-heure_6033777_3234.html.

NAWROCKI Julia (24 novembre 2020), « Carte à la une. Shenzhen au cœur d’un corridor d’innovation dans le Delta de la rivière des Perles », *Geoconfluences [en ligne]*, url : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/carte-a-la-une/shenzhen-delta-riviere-perles>.

NICHENAMETLA Prasad (13 novembre 2019), « Jagan Govt Dumps Naidu Project to Develop Singapore-like Financial Hub in Amaravati », *ThePrint* (blog), url : <https://theprint.in/india/jagan-govt-dumps-naidu-proposal-to-develop-singapore-like-financial-hub-in-amaravati/320221/>.

OUROUSSOFF Nicolai (25 septembre 2010), « In Arabian Desert, a Sustainable City Rises ». *The New York Times [en ligne]*, url : <https://www.nytimes.com/2010/09/26/arts/design/26masdar.html>.

OUROUSSOFF Nicolai (27 septembre 2010), « A vision of sustainability, sealed off from the world », *International Herald Tribune*.

PEDROLETTI Brice (26 mars 2012), « Pékin exerce sa tutelle sur l’élection à Hongkong », *Le Monde*.

PEDROLETTI Brice, et **DE CHANGY Florence** (26 juin 2017), « Chine et Hongkong. L’échec du “un pays, deux systèmes” », *Le Monde*.

PELLETIER Philippe (29 septembre 2015), « Les territoires de l’imaginaire libertaire », *Libération.fr, La lettre d’Orion (blog)*, url : <http://libelalettredorion.blogs.liberation.fr/2015/09/29/les-territoires-de-limaginaire-libertaire/>.

PIALOT Dominique (22 janvier 2009), « Masdar City, en plein désert, ville sans voiture, sans déchets et sans CO2 », *La Tribune*.

REEL Monte (2 novembre 2018), « *The Irresistible Urge to Build Cities From Scratch* », *Bloomberg Businessweek* [en ligne], url : <https://www.bloomberg.com/news/features/2018-11-02/the-irresistible-urge-to-build-cities-from-scratch>.

ROGER Simon (1^{er} mars 2016), « Au milieu du désert, le mirage de Masdar », *Le Monde*.

ROGERS S.A. (5 janvier 2016), « *Seascraper: Lush 3D-Printed Self-Sustaining Floating Cities* », *WebUrbanist (blog)*, url : <https://weburbanist.com/2016/01/04/seascraper-lush-3d-printed-self-sustaining-floating-cities/> (consulté le 30/01/2017).

ROXBURGH Helen (28 décembre 2017), « *China's "sponge Cities" Are Turning Streets Green to Combat Flooding* », *The Guardian* [en ligne], url : <https://www.theguardian.com/world/2017/dec/28/chinas-sponge-cities-are-turning-streets-green-to-combat-flooding>.

Sans auteur (22 janvier 2009), « Abou Dhabi ne renonce pas à sa ville zéro carbone », *Le Monde*.

Sans auteur (octobre-novembre 2011), *Chronologie historique, Manière de voir, Le Monde diplomatique* [en ligne], n° 119, url : <https://www.monde-diplomatique.fr/mav/119/A/21009> (consulté le 25 septembre 2020).

Sans auteur (5 octobre 2013), « *Jagan Begins Hunger Strike against AP Bifurcation* », *The Hindu* [en ligne], url : <https://www.thehindu.com/news/national/jagan-begins-hunger-strike-against-ap-bifurcation/article5203916.ece>.

Sans auteur (11 mai 2014), « *Kenya, China Sign Standard Gauge Railway Agreement* », *Daily Nation* [en ligne], url : <https://www.nation.co.ke/news/East-Africa-China-Standard-Gauge-Railway/1056-2310836-vvl2cjz/index.html>.

Sans auteur (6 octobre 2015), « *The \$1billion New Mexico ghost town* », *DailyMail* [en ligne], url : <https://www.dailymail.co.uk/news/article-3262393/Tech-firm-building-f-1billion-city-New-Mexico-room-35-000-people-no-one-live-there.html> (consulté le 16/10/2015).

Sans auteur (31 octobre 2016), « *First Konza city building to be done by January 2018* », *KBC Channel 1* [en ligne], url : <https://www.youtube.com/watch?v=8u-vdr0N23o> (consulté le 28 août 2019).

Sans auteur (9 mars 2018), « Bordeaux Métropole : un camion pour récolter des idées pour l'avenir », *Sud Ouest*.

Sans auteur (12 novembre 2019), « *Start-up area development for capital Amaravati terminated* ». *The New Indian Express* [en ligne], url : <https://www.newindianexpress.com/cities/vijayawada/2019/nov/12/start-up-area-development-for-capital-amaravati-terminated-2060449.html>.

Sans auteur (15 août 2020), « *After abandoning Amaravati for 14 months, Jagan decides to develop it again* », *Hindustan Times* [en ligne], url : <https://www.hindustantimes.com/india-news/after-abandoning-amaravati-for-14-months-jagan-government-decides-to-develop-the-city-again/story-sV1dBdr7E1liv1Wn2k55qM.html/>.

Sans auteur (27 janvier 2021), « *Governor bats for three capitals in R-Day speech* », *The Hindu* [en ligne], url : <https://www.thehindu.com/news/national/andhra-pradesh/governor-bats-for-three-capitals-in-r-day-speech/article33670311.ece>.

SERVANT Jean-Christophe (1^{er} août 2010), « Mirage des classes moyennes africaines », *Le Monde diplomatique [en ligne]*, url : <https://www.monde-diplomatique.fr/2010/08/SERVANT/19539>.

SUDHIR Uma (26 août 2019), « *Four Capitals For Andhra? Jagan Mohan Reddy May Junk Amaravati Plan* », *NDTV.com [en ligne]*, url : <https://www.ndtv.com/andhra-pradesh-news/andhra-pradesh-to-get-four-capitals-jaganmohan-reddy-may-junk-amaravati-plan-2090701/>.

TESTARD-VAILLANT Philippe (20 juin 2019), « Le sport, miroir de nos sociétés », *CNRS Le Journal [en ligne]*, url : <https://lejournel.cnrs.fr/articles/le-sport-miroir-de-nos-societes>.

THIBAUT Harold, et **PEDROLETTI Brice** (14 mars 2011), « En Chine, la délicate refonte du modèle économique », *Le Monde [en ligne]*, url : https://www.lemonde.fr/economie/article/2011/03/14/en-chine-la-delicate-refonte-du-modele-economique_1492831_3234.html.

TOLAN Casey (7 mai 2015), « *Cities of the future? Indian PM pushes plan for 100 "smart cities"* », *CNN [en ligne]*, url : <http://www.cnn.com/2014/07/18/world/asia/india-modi-smart-cities/index.html/>.

TNN (30 avril 2015), « *Cabinet nod for 100 smart cities* », *The Times of India [en ligne]*, url : <https://timesofindia.indiatimes.com/india/cabinet-nod-for-100-smart-cities/articleshow/47102217.cms/>.

Press Trust of India (21 janvier 2020), « *Andhra Pradesh Assembly Passes Bill to Establish Three Capitals* », *Hindustan Times [en ligne]*, url : <https://www.hindustantimes.com/india-news/andhra-pradesh-assembly-passes-bill-to-establish-three-capitals-amid-protests/story-defPFGOHGyVtu3AmrHFvVO.html>.

RODGERS Tumo (7 août 2018), « *Konza takes off with Kes.39 billion-infrastructure project commencement* », *KASS fm [en ligne]*, url : <http://www.kassfm.co.ke/home/2018/08/07/konza-takes-off-with-kes-39-billion-infrastructure-project-commencement/>.

WISEMAN Frederick (2020), *City Hall*, Zipporah Films.

Ouvrages et articles scientifiques complémentaires

ALAIN (1964), *Cahiers de Lorient*, Vol. 2, Paris, Gallimard.

BEAUMONT Matthew (2014), « *Imagining the End Times: Ideology, the Contemporary Disaster Movie, Contagion* », in FLISFEDER Matthew et WILLIS Louis-Paul (éds.), *Žižek and Media Studies: A Reader*, New York, Palgrave Macmillan, pp. 79-89.

BÉRARD Éric (2004), « La prospective des modes de vie au service de l'aménagement », in MASBOUNGI Ariella, et BOURDIN Alain (dir.), *Un urbanisme des modes de vie*, Paris, Moniteur, pp. 7.

BIAU Véronique (1992) *L'Architecture comme emblème municipal : les grands projets des maire*, Plan urbanisme construction architecture (PUCA).

BUBER Martin (2016). *Utopie et socialisme*, Paris, L'Échappée (1^{ère} éd. 1952).

COMITÉ INVISIBLE (2007), *L'insurrection qui vient*, Paris, La Fabrique.

HAËNTJENS Jean (2008), *Le pouvoir des villes*, La Tour d'Aigues, Éditions de L'Aube.

HEROD Andrew, et **WRIGHT Melissa W.** (2002), *Geographies of Power. Placing scale*, Oxford, Blackwell.

HIRSCHMAN Albert (1970), *Exit, Voice, and Loyalty: Responses to Decline in Firms, Organizations, and States*, Cambridge, MA, Harvard University Press.

LE CORBUSIER (1971 [1957]), *La Charte d'Athènes*, Paris, Éditions de Minuit.

LE FILARETE (environ 1465), *Trattato di Architettura* (Traité d'architecture).

LINHART Robert (1981), *L'établi*, Paris, Éditions de Minuit.

MAZIOL Jacques, et **AUBERT Yves** (1982), « Grille d'équipement », *Urbanisme*, n°90-91, p. 75-77.

PLATON (1^{er} siècle av. J-C), *Les Lois ; Critias*.

RANCIÈRE Jacques (1994), « *Post-democracy, Politics and Philosophy. An Interview with Jacques Rancière* », *Angelaki*, n° 1, pp. 171-178.

ROZA Stéphanie (2015), *Comment l'utopie est devenue un programme politique : du roman à la Révolution*, Paris, Classiques Garnier.

VITRUVÉ (1^{er} siècle av. J-C), *De Architectura* (De l'architecture).

CORPUS DOCUMENTAIRE

Dans la thèse, les références au corpus documentaire sont signalées sous la forme (nom de projet, date). Ci-dessous nous rapportons la liste complète de ces documents sous des tableaux qui présentent les documents significatifs de chaque projet, c'est-à-dire ceux qui se présentent sous forme de plaquettes, de dépliants et de publications reliées, afin de donner un aperçu au lecteur de la diversité de notre matériau de recherche.

Documents des projets de ville <i>ex nihilo</i>	
Xixian New Area	p.463
Masdar City	p.465
Amaravati	p.470
Konza Technopolis	p.475
Documents des projets de ville existante en transformation	
Imagine Boston 2030	p.480
Hong Kong 2030+	p.483
Nairobi 2030	p.486
Bordeaux Métropole 2050	p.491

Dans les tableaux, les informations détaillées de chaque document sont présentées en regard d'une image de la couverture. Sont référencés le titre, le nom du fichier tel qu'il est lorsque de nous le téléchargeons (une donnée précieuse pour certaines recherches de documents déréférencés des sites officiels), la date de publication si le document en comporte une ou, à défaut, la date de mise en ligne extrapolée à partir des données du navigateur (donnée à titre indicatif mais peu fiable), l'adresse de téléchargement le cas échéant (à la date de notre accès), le nombre de pages et une courte description de la nature du document, de son contenu et de sa portée (Tableau 19). Les documents présentés dans les tableaux sont listés par ordre chronologique inversé, du plus récent au plus ancien.

Nom du projet

< Image de couverture >	Nom du document
	Nom du fichier
	Date de publication (à défaut date de mise en ligne)
	Adresse de téléchargement (et date d'accès)
	Nb pages
	Type de document

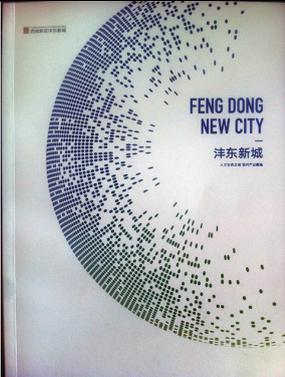
Tableau 19 - Présentation type de chaque document listé

La mise en regard des matériaux auxquels nous avons pu accéder suivant les cas d'étude révèle les grandes disparités entre les projets et caractérise leur stratégie de communication. Par exemple, le projet de villes Xixian New Area liste peu de documents car une grande partie du matériau que nous avons effectivement analysé se trouve sous forme de pages internet, de vidéos et non de documents édités, c'est pourquoi l'accès au terrain, les entretiens, et la visite à la « maison du projet » de Fengdong New City nous ont été particulièrement précieux.

Certains documents listés n'apparaissent pas dans la thèse mais ont servi à contextualiser les projets et à consolider les informations.

Xixian New Area

Une majeure partie des documents analysés pour ce projet sont des pages internet du site officiel anglophone, du site d'informations officielles diffusées en plusieurs langues (xinhua.net) et de sites tiers des partenaires et des différents échelons territoriaux et administratifs qui se superposent. Nous présentons ces documents par une bibliographie classique.

	<p>Fengdong New City</p> <p>-</p> <p>2019</p> <p>-</p> <p>49p.</p> <p>Brochure de présentation de Fengdong New City remise lors d'un entretien.</p>
---	--

Xixian New Area (2011), *西咸新区将正式诞生-国际经济学院* (Création officielle de Xixian New Area - School of International Economics), Gouvernement Populaire De La Province Du Shaanxi - Shaanxi Institute of International Trade, url :

<http://gjxy.csiic.com/info/1100/3143.htm/> (consulté le 25 septembre 2019).

/ (consulté le 29 avril 2020).

Xixian New Area (2016a), « *General Office of the State Council issues opinions on building facilities for public entrepreneurship and innovation* », Xixian New Area, url :

http://en.xixianxinqu.gov.cn/2016-09/28/c_58227.htm/ (consulté le 5 décembre 2018).

Xixian New Area (2016b), *Airport New City*, Xixian New Area, url :

http://en.xixianxinqu.gov.cn/2016-09/29/c_58342.htm/ (consulté le 1 octobre 2019).

Xixian New Area (2016c), *Fengdong New Town*, Xixian New Area, url :

http://en.xixianxinqu.gov.cn/2016-09/29/c_58343.htm/ (consulté le 1 octobre 2019).

Xixian New Area (2016d), *Fengxi New City*, Xixian New Area, url :

http://en.xixianxinqu.gov.cn/2016-09/29/c_58350.htm/ (consulté le 1 octobre 2019).

Xixian New Area (2016e), *Jinghe New City*, Xixian New Area, url :

http://en.xixianxinqu.gov.cn/2016-09/29/c_58344.htm/ (consulté le 1 octobre 2019).

Xixian New Area (2016f), *Overall Plan of Xixian New Area in Shaanxi (I)*, Xixian New Area, url :

http://en.xixianxinqu.gov.cn/2016-09/29/c_58278.htm/ (consulté le 2 octobre 2019).

Xixian New Area (2016g), *Overall Plan of Xixian New Area in Shaanxi (II-VI)*, Xixian New Area, url : http://en.xixianxinqu.gov.cn/2016-09/29/c_58278.htm/ (consulté le 2 octobre 2019).

Xixian New Area (2016h), *Qinhan New City*, Xixian New Area, url :

http://en.xixianxinqu.gov.cn/2016-09/29/c_58345.htm/ (consulté le 1 octobre 2019).

Xixian New Area (2016i), « *Strategic planning for urban spatial development of Xixian Airport City* », Royal HaskoningDHV, url : <https://royalhaskoningdhv.com/en-gb/projects/strategic-planning-for-urban-spatial-development-of-xixianairport-city/8113>

Xixian New Area (2018a), « *Background Info* », China Urban Water Association - Sponge City 2018, url : http://www.spongecity2018.com/news_en.php?type=12/ (consulté le 12 novembre 2019).

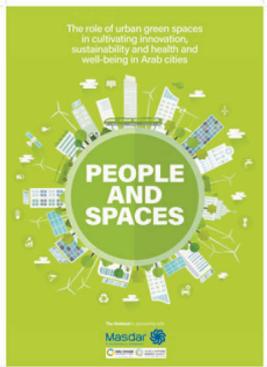
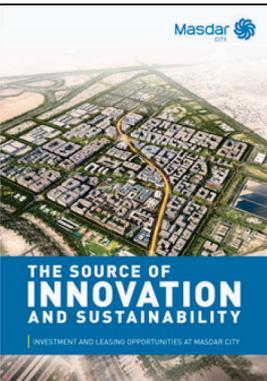
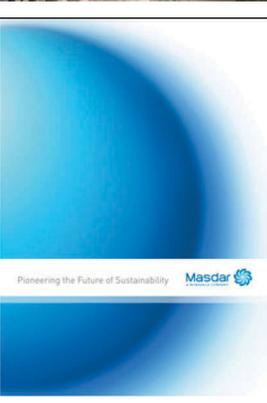
Xixian New Area (2018b), « *Xixian New Area [About us]* », Xixian New Area, url : http://en.xixianxinqu.gov.cn/2018-07/01/c_58151.htm/ (consulté le 7 octobre 2019).

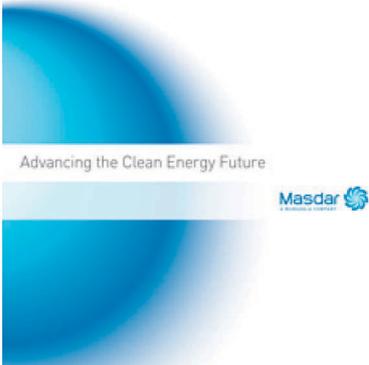
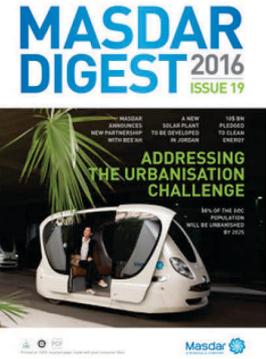
Xixian New Area (2018c), « *Surbana Jurong wins three IFLA AAPME Awards 2018* », Surbana Jurong, url : <https://surbanajurong.com/resources/news/surbana-jurong-wins-three-ifla-aapme-awards-2018/> (consulté le 29 avril 2020).

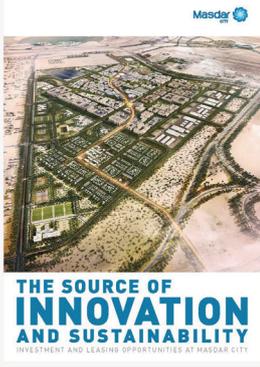
Xixian New Area (2019), *Fengdong New City*, Administrative Committee of Fengdong New City.

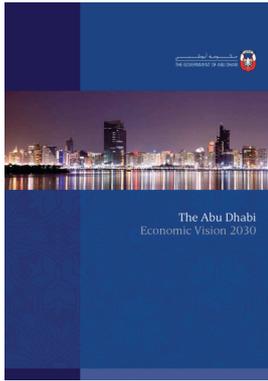
Masdar City

Une partie des documents analysés pour ce projet sont des pages internet du site officiel anglophone. Dans ce cas nous avons listé les pages auxquelles nous avons accédé (et la date de consultation) directement dans le texte.

	<p>People and spaces: the role of urban green spaces in cultivating innovation, sustainability and health and well-being in Arab cities</p> <p>The role of urban green spaces in cultivating innovation sustainability and health and wellbeing in.pdf</p> <p>2020</p> <p>https://news.masdar.ae/en/news/2020/02/25/23/42/masdar-launches-new-sustainable-city-report (20/03/2020)</p> <p>51p.</p> <p>Rapport qui a pour but d'expliquer pourquoi Masdar est la meilleure réponse urbaine au XXIe siècle (<i>CHAPTER 4 GLOBAL INFLUENCER : How Masdar City's success has set the standards for sustainable development</i>)</p>
	<p>The source of innovation and sustainability</p> <p>MAS_MC_Brochure_2020.pdf</p> <p>2020</p> <p>https://masdar.ae/en/masdar-city/the-city (18/03/2020)</p> <p>20p.</p> <p>Brochure promotionnelle générale sur Masdar City</p>
	<p>Pioneering the Future of Sustainability</p> <p>masdar_corporate_brochure_eng.pdf</p> <p>Juin 2017</p> <p>https://masdar.ae/-/media/corporate/downloads/media/masdar-corporate-brochure-english.pdf (02/10/2018)</p> <p>19p.</p> <p>Brochure sur les activités de Mubadala dont les initiatives Masdar et Masdar City</p>

	<p>Masdar City</p> <p>masdar_city_fact_sheet-final-23-03-2017.pdf</p> <p>Mars 2017</p> <p>(perdu) (15/06/2017)</p> <p>2p.</p> <p>Brochure résumé.</p>
	<p>Advancing the Clean Energy Future</p> <p>corporate_brochure_english.pdf</p> <p>Février 2017</p> <p>(perdu) (13/06/2017)</p> <p>17p.</p> <p>Document promotionnel sur Masdar, son organisation et ses différentes “initiatives”</p>
	<p>Fast Facts</p> <p>masdar_corporate_factsheet-final-jan_12,_2017.pdf</p> <p>Janvier 2017</p> <p>(perdu) (13/06/2017)</p> <p>3p.</p> <p>Brochure sur l’entreprise Masdar et sa présence à l’international.</p>
	<p>Masdar Digest n°19</p> <p>masdar_digest_issue_19.pdf</p> <p>2016</p> <p>(perdu) (15/06/2017)</p> <p>20p.</p> <p>Numéro du “journal” de Masdar sous la forme d’un journal de presse classique. Publi-rédactionnel.</p>

	<p>A decade of delivering - Sustainability report 2016</p> <p>sustainability_report_2016.pdf</p> <p>2016</p> <p>(perdu) (15/06/2017)</p> <p>61p.</p> <p>“Masdar’s annual Sustainability Report”</p>
	<p>Pioneering innovation at Masdar City</p> <p>research_and_development_initiatives_at_masdar_city_-_english.pdf</p> <p>2016</p> <p>https://masdar.ae/assets/downloads/content/8642/ (15/06/2017)</p> <p>6p.</p> <p>Présentations des différents projets de développement technologiques implantés et expérimentés à Masdar City.</p>
	<p>The source of innovation and sustainability</p> <p>masdar_city_brochure_-_english</p> <p>janvier 2017</p> <p>(perdu) (13/06/2017)</p> <p>12p.</p> <p>Brochure promotionnelle générale sur Masdar City</p>
	<p>Masdar City Tour Map</p> <p>Masdar guide tourisme.pdf</p> <p>2013</p> <p>https://masdar.ae/assets/downloads/ (12/05/2016)</p> <p>2p.</p> <p>Plan et présentation des constructions à visiter.</p>



The Abu Dhabi Economic Vision 2030

Abu-Dhabi-Economic-Vision-2030.pdf

Novembre 2008

<https://u.ae/en/about-the-uae/strategies-initiatives-and-awards/local-governments-strategies-and-plans/abu-dhabi-economic-vision-2030> (17/03/2020)

17p.

“assessment of the key enablers for economic growth [and] a comprehensive long-term economic vision, with explicit targets, to guide the evolution of the Abu Dhabi economy through to the year 2030.”



Plan Abu Dhabi 2030: Urban Structure Framework Plan

plan-abu-dhabi-full-version-EN.pdf

Septembre 2007

<https://u.ae/en/more/uae-future/2021-2030> (17/03/2020)

185p.

“Conceptual document that distils all ideas, themes and directions explored in a stringent process of review and planning. It articulates the conclusions as a clear vision for Abu Dhabi.”

Masdar City (2007a), « *Masdar City Development* », sur fosterandpartners.com, url : <https://www.fosterandpartners.com/projects/masdar-development/> (consulté le 19 juin 2017).

Masdar City (2007b), *Plan Abu Dhabi 2030, The Government of Abu Dhabi*, ADUPC, Abou Dhabi, url : <https://u.ae/en/about-the-uae/strategies-initiatives-and-awards/local-governments-strategies-and-plans/plan-abu-dhabi-2030/> (consulté le 17 mars 2020).

Masdar City (2007c), « *Press release : World’s first zero carbon, zero waste city in Abu Dhabi* », sur fosterandpartners.com.

Masdar City (2008), *Abu Dhabi Economic Vision 2030*, ADCED, ADDPE, et ADGSEC, The Government of Abu Dhabi, Abou Dhabi, url : <https://u.ae/en/about-the-uae/strategies-initiatives-and-awards/local-governments-strategies-and-plans/abu-dhabi-economic-vision-2030/> (consulté le 18 mars 2020).

Masdar City (2014), *Powering Innovation. Sustainability Report 2014*, Masdar, Abou Dhabi.

Masdar City (2016), *Masdar Digest n°19*, Masdar Marketing and Corporate Communication Unit, Abou Dhabi.

Masdar City (2017a), *Masdar City Fact Sheet*, url : <https://masdar.ae/assets/downloads/> (consulté le 15 juin 2017).

Masdar City (2017b), *Masdar Free Zone. Empowering business. Pioneering sustainability*, Abou Dhabi, Masdar, url : <https://masdar.ae/assets/downloads/content/8642/> (consulté le 13 juin 2017).

Masdar City (2017c), *Masterplan*.

Masdar City (2017d), *Pioneering Innovation at Masdar City*, Abou Dhabi, Masdar, url : <https://masdar.ae/assets/downloads/content/8642/> (consulté le 13 juin 2017).

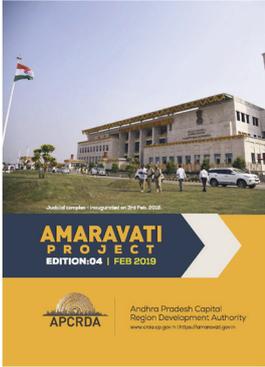
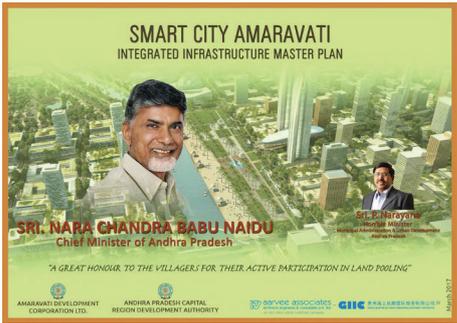
Masdar City (2017e), *The source of innovation and sustainability. Investment and leasing opportunities at Masdar City*, url : <https://masdar.ae/assets/downloads/> (consulté le 13 juin 2017).

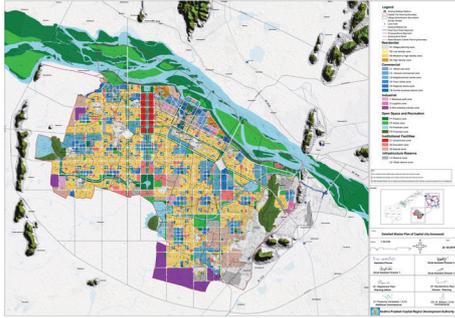
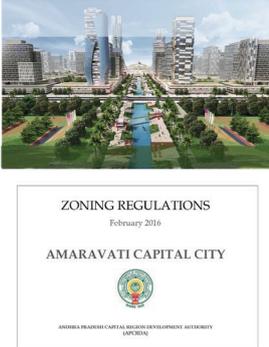
MASDAR CITY (2019), *Pioneering the Future of Sustainability*, Abou Dhabi, Masdar, url: <https://masdar.ae/> (consulté le 13 juin 2017).

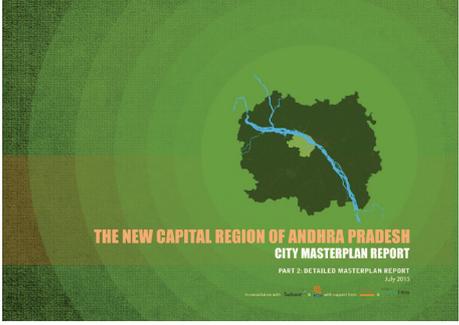
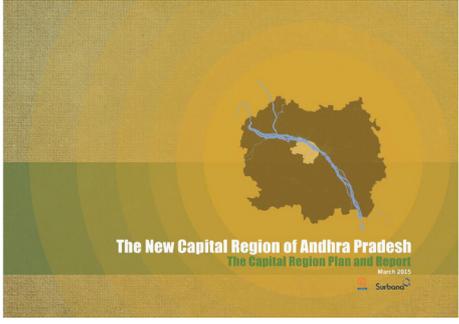
Masdar City (2020a), *People and spaces*, url: <https://news.masdar.ae/en/news/2020/02/25/23/42/masdar-launches-new-sustainable-city-report/> (consulté le 19 mars 2020).

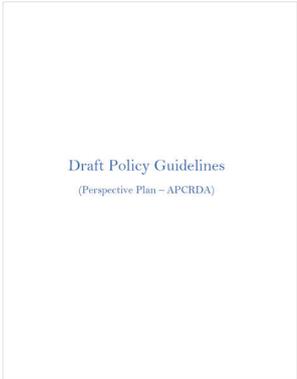
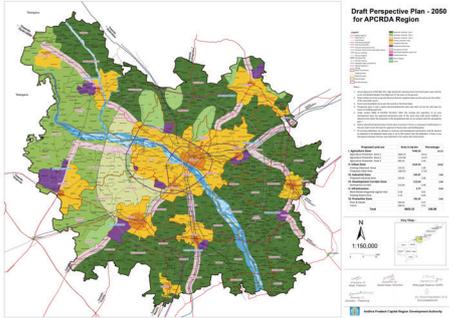
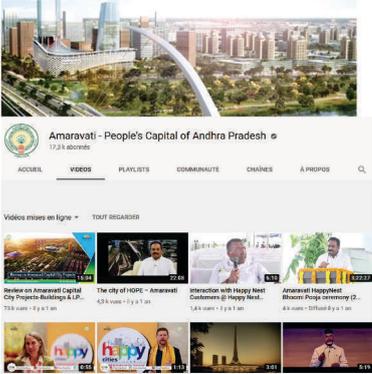
Masdar City (2020b), *The source of innovation and sustainability. Investment and leasing opportunities at Masdar City*.

Amaravati

	<p>Amaravati project – edition 04</p> <p>01~Amaravati Project Report Edition No4 Status Feb 2019.pdf</p> <p>Février 2019</p> <p>https://crda.ap.gov.in/apcrdav2/views/AboutAmaravathi.aspx (18/11/2019)</p> <p>117p.</p> <p>Rapport d'avancement projet n°4 (rapports annuels depuis 2016)</p>
	<p>Luncheon Briefing On Amaravati Development And Opportunities For Built Environment Industry - Amaravati City Master Plan</p> <p>Master-Plan of Amaravati & Opportunities (8 Nov 2017) (1).pdf</p> <p>Novembre 2017</p> <p>https://www.scal.com.sg/resources/ck/files/SCAL%20Circular/Master-Plan%20of%20Amaravati%20%26%20Opportunities%20(8%20Nov%202017)%20(1).pdf (12/11/2019)</p> <p>21p.</p> <p>Powerpoint de présentation par Suburbana Jurong</p>
	<p>Smart City Amaravati</p> <p>Integrated infrastructure master plan</p> <p>Amaravati-concept-handbook_modified.pdf</p> <p>Mars 2017</p> <p>https://crda.ap.gov.in/apcrdacomuni/media/APCRDADOCS/Amaravati%20Concept%20Handbook_Modified.pdf (18/07/2018)</p> <p>75p.</p> <p>Présentation des solutions techniques et technologiques pour les infrastructures (des routes, aux déchets et la parcellisation) par les entreprises Aarvee associates et GIIC.</p>

	<p>Detailed Master Plan of Capital city-Amaravati</p> <p>Detailed Master Plan of Capital city-Amaravati.pdf</p> <p>22 février 2016</p> <p>https://crda.ap.gov.in/APCRDAdocs/Downloads/MasterPlans/Detailed%20Master%20Plan%20of%20Capital%20city-Amaravati.pdf (le 18/07/2018)</p> <p>1p.</p> <p>Plan d'aménagement parcellaire et zones (en surimpression de l'ancien parcellaire)</p>
	<p>Zoning Regulations Amaravati Capital City</p> <p>AmaravatiZoningPlan.pdf</p> <p>22 février 2016</p> <p>https://crda.ap.gov.in/APCRDAdocs/masterplanfiles/AmaravatiZoningPlan.pdf (le 18/07/2018)</p> <p>190p.</p> <p>Équivalent d'un « PLU » de la ville.</p>
	<p>The Capital region of Andhra Pradesh – Seed Development Masterplan Report</p> <p>289650482-03-Draft-Capital-SEED-Development-Masterplan-Area-Development-Plan-2.pdf</p> <p>Juillet 2015</p> <p>http://crda.ap.gov.in/APCRDA/Userinterface/HTML/masterplans.htm (non accessible le 18/11/2019) (retrouvé sur Scribd)</p> <p>112p.</p> <p>Masterplan détaillé du développement du SEED, ses objectifs et ses stratégies, ainsi que le phasage programmé : « <i>The completion of SEED Master Plan Report, earmarks the completion of the third and final milestone for the Singapore-Andhra Pradesh Capital City collaboration project.</i> »</p>

	<p>The Capital region of Andhra Pradesh – City Master Plan Report. Part 2 : Detailed Masterplan Report</p> <p>347666261-02-Draft-Capital-City-Masterplan-Detailed-Masster-Plan-pdf.pdf</p> <p>Juillet 2015</p> <p>http://crda.ap.gov.in/APCRDA/Userinterface/HTML/masterplans.htm (non accessible le 18/11/2019) (retrouvé sur Scribd)</p> <p>144p.</p> <p>« This report presents the detailed development strategies for each development goals discussed in the Capital Region plan report. These strategies are then translated into an implementable Landuse Plan. The plan provides a clear growth direction for the Capital city. »</p>
	<p>The Capital region of Andhra Pradesh – The Capital Region Plan and Report</p> <p>289629476-01-Draft-Capital-Region-Plan-Perspective-Plan.pdf</p> <p>Mars 2015</p> <p>http://crda.ap.gov.in/APCRDA/Userinterface/HTML/masterplans.htm (non accessible le 18/11/2019) (retrouvé sur Scribd)</p> <p>132p.</p> <p>Présentation de la stratégie territoriale et urbaine globale à l'échelle de la « région capitale ».</p>
	<p>DRAFT PERSPECTIVE PLAN - 2050</p> <p>For Andhra Pradesh Capital Region</p> <p>Assemblage DRAFT PERSPECTIVE PLAN – 2050.pdf</p> <p>26 décembre 2015</p> <p>https://crda.ap.gov.in/APCRDA/Userinterface/HTML/masteplansNew.htm (18/07/2018)</p> <p>126p.</p> <p>Brouillon du document final ci-dessus</p>

	<p>Draft Policy Guidelines (Perspective Plan – APCRDA)</p> <p>Draft Perspective Plan - 2050 for APCRDA - Draft Policy Guidelines.pdf</p> <p>26 décembre 2015</p> <p>https://crda.ap.gov.in/APCRDAdocs/Downloads/MasterPlans/Draft%20Perspective%20Plan%20-%202050%20for%20APCRDA%20-%20Draft%20%20Policy%20Guidelines.pdf (18/07/2018)</p> <p>6p.</p> <p>Document préliminaire de définition des orientations majeures du projet.</p>
	<p>Draft Perspective Plan – 2050 for APCRDA Region</p> <p>Draft Perspective Plan - 2050 for APCRDA.pdf</p> <p>26 décembre 2015</p> <p>https://crda.ap.gov.in/APCRDAdocs/Downloads/MasterPlans/Draft%20Perspective%20Plan%20-%202050%20for%20APCRDA%20.pdf (18/07/2018)</p> <p>1p.</p> <p>Plan d'aménagement général de la région capitale (planification fonctionnelle)</p>
<p>/</p>	<p>APCRDA Press Releases</p> <p>n.a.</p> <p>De 2015 à 2018</p> <p>https://crda.ap.gov.in/APCRDA/UserInterface/admin/ApcrdaCommuniYearwise.aspx</p> <p>n.a.</p> <p>Brèves de presse (en Telugu)</p>
	<p>Amaravati - People's Capital of Andhra Pradesh (compte youtube officiel)</p> <p>n.a.</p> <p>Depuis le 22 octobre 2015 (non alimenté depuis juin 2019)</p> <p>https://www.youtube.com/channel/UC7j1Swx2TFTcsvBN24ytJkQ</p> <p>n.a.</p> <p>Vidéos promotionnelles</p>

Amaravati (2015a), City Masterplan Report, Surbana Jurong.

Amaravati (2015b), *Draft Perspective Plan - 2050 For Andra Pradesh Capital Region*, Amaravati, APCRDA, url : <http://ccdmco.in/master-plan.html/> (consulté le 18 juillet 2018).

Amaravati (2015c), *SEED Development Masterplan Report*, Surbana Jurong.

Amaravati (2015d), *The Capital Region Plan and Report*, Surbana Jurong.

Amaravati (2016), *Detailed Master Plan of Capital City Amaravati*, APCRDA.

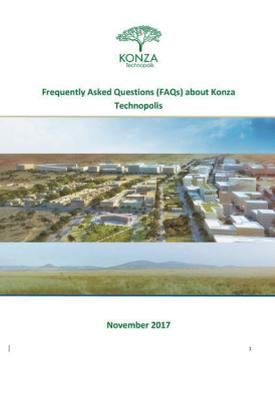
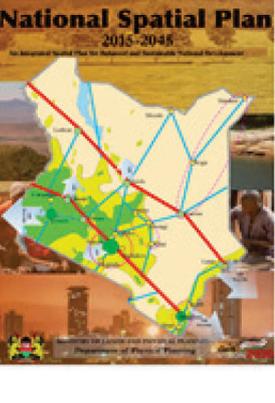
Amaravati (2017), *Smart City Amaravati Integrated Infrastructure Master Plan*, APCRDA et ADC, url : <http://ccdmco.in/gallery.html/> (consulté le 18 juillet 2018).

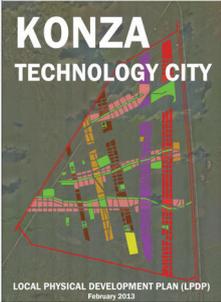
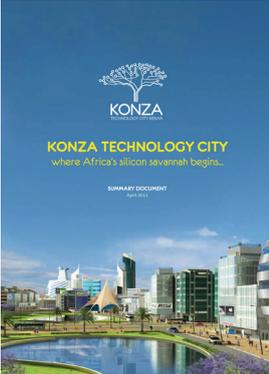
Amaravati (2018a), *Amaravati project progress report – edition 03*, APCRDA, url : <https://crda.ap.gov.in/apcrdav2/views/AboutAmaravathi.aspx/> (consulté le 18 novembre 2019).

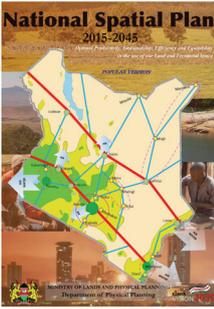
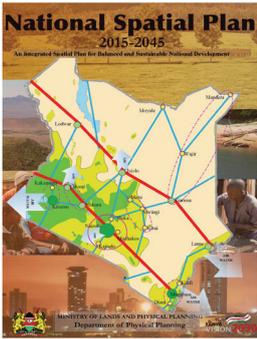
Amaravati (2018b), « *Shaping lives in Amaravati* », SJ Connects [en ligne], 2, url : <https://sjconnects.surbanajurong.com/issues/issue-2-2018/shaping-lives-in-amaravati/> (consulté le 12 novembre 2019).

Amaravati (2019), *Amaravati project progress report – edition 04*, APCRDA, url : <https://crda.ap.gov.in/apcrdav2/views/AboutAmaravathi.aspx/> (consulté le 18 novembre 2019).

Konza Technopolis

	<p>Creating a vibrant innovation ecosystem</p> <p>Concept-Note-Konza-Innovation-Ecosystem</p> <p>mars 2018 (estimé)</p> <p>(23/08/2019)</p> <p>7p.</p> <p>Document à l'attention des entreprises et investisseurs pour vanter leur installation à Konza.</p>
	<p>Frequently Asked Questions (FAQs) about Konza Technopolis</p> <p>Frequently-Asked-Questions-about-Konza-Technopolis-November-20171.pdf</p> <p>Novembre 2017</p> <p>(05/07/2018)</p> <p>5p.</p> <p>Questions-réponses à propos de considérations légales et des précisions sur le projet.</p>
	<p>National Spatial Plan 2015-2045 : An integrated Spatial Plan for Balanced and Sustainable National Development</p> <p>National-Spatial-plan.pdf</p> <p>Juin 2016 (peut être réellement édité plus tôt, en 2015)</p> <p>http://vision2030.go.ke/publication/kenya-national-spatial-plan-2015-2045/ (19/07/2018)</p> <p>293p.</p> <p>Plan spatial stratégique. Document très complet sur le Kenya et identification de forces et opportunités de développement</p>
	<p>Konza Techno City Infrastructure</p> <p>Connected2016_NationalICTProject_EngJohnTanui_CEOKONZA TDA_210316.pdf</p> <p>Mars 2016 (estimé)</p> <p>(19/06/2018)</p> <p>12p.</p> <p>Présentation powerpoint notamment ciblée sur la phase 1 du projet et du bâtiment de l'autorité administrative avec des photos du chantier en cours en 2015</p>

	<p>MASTER DELIVERY PARTNER 1 - Phase 1 Implementation Plan - Presentation to KOTDA Board</p> <p>Konza---MDP1-Implementation-Plan-by-Dr.-Bitange-Ndemo.pdf</p> <p>21 février 2013 (19/07/2018)</p> <p>58p.</p> <p>Présentation powerpoint de la stratégie et du phasage du projet.</p>
	<p>Konza Technology City – Local physical development plan 2012-2030 (LPDP)</p> <p>115928414-Konza-Master-Delivery-Partner-01-2012.pdf</p> <p>Février 2013 (14/04/2020)</p> <p>89p.</p> <p>Rapport d'analyse du contexte et des alternatives de planification spatiale. Document principal de notre analyse.</p>
	<p>Konza Technology City - MASTER DELIVERY PARTNER 1 - Team Introduction</p> <p>115928414-Konza-Master-Delivery-Partner-01-2012.pdf</p> <p>7 août 2012 (30/08/2018)</p> <p>27p.</p> <p>Présentation powerpoint de l'esprit du projet, ses références, son calendrier et les personnes et entreprises impliquées.</p>
	<p>KONZA TECHNOLOGY CITY where Africa's silicon savannah begins...</p> <p>55358907-Konza-Technology-City-where-Africa-s-silicon-savannah-begins.pdf</p> <p>Avril 2011 (30/08/2018)</p> <p>32p.</p> <p>Rapport de propositions pour Konza par des consultants suivant la Vision 2030 (rendu obsolète du point vue spatial)</p>

	<p>Kenya Vision 2030 – Popular Version</p> <p>Vision-2030-Popular-Version.pdf</p> <p>7 mai 2018 (mise en ligne indiquée mais probablement plutôt 2007-2008)</p> <p>http://www.konzacity.go.ke/resource-center/ (19/12/2019)</p> <p>32p.</p> <p>Résumé de la Vision 2030 qui présente les projets pour la période 2008-2012.</p>
	<p>Kenya Vision 2030</p> <p>n.a.</p> <p>2007</p> <p>Non disponible en ligne, reçu par courrier en avril 2019</p> <p>136p.</p> <p>Document intentionnel de planification stratégique national.</p>

Kenya (2007a), *Kenya Vision 2030*, Nairobi, Kenya, Government of the Republic of Kenya.

Kenya (2007b), *Kenya Vision 2030. The Popular Version*, Nairobi, Kenya, Government of the Republic of Kenya, url : <http://vision2030.go.ke/publication/kenya-vision-2030-popular-version/>.

Kenya (2016), *National Spatial Plan 2015-2045*, Nairobi, Ministry of Land and Physical Planning, url : <https://lands.go.ke/wp-content/uploads/2018/11/NSPM-2015-2045-combined-low-res.pdf/>.

Konza Technopolis (2011), *Konza Technology City : where Africa's silicon savannah begins...*, Summary document, Nairobi, Permanent Secretary Ministry of Information and Communications, CEO Kenya, ICT Board.

Konza Technopolis (2013a), *Konza Local Physical Development Plan 2012-2030*, Nairobi, Director of Physical Planning.

Konza Technopolis (2013b), *Konza Technology City. Master Delivery Partner 1*, Nairobi, HR&A Advisors.

Konza Technopolis (2014), *Abridged Strategic Plan 2020*. Nairobi, KoTDA, Director of Physical Planning, url : <http://www.konzacity.go.ke/news-updates/project-documents/>.

Konza Technopolis (2016a), « *Konza City to Cost Kshs. 595 Billion by Completion in 2030* », Ministry of Information, Communications and Technology, url : <https://ict.go.ke/konza-city-to-cost-kshs-595-billion-by-completion-in-2030/>.

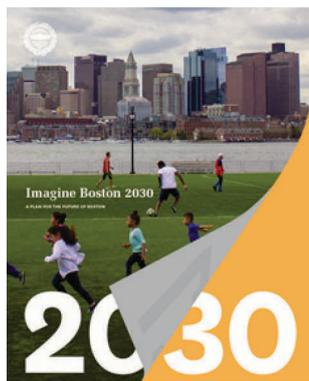
Konza Technopolis (2016b), « *Konza City* », Ministry of Information, Communications and Technology, url : <http://www.ict.go.ke/konza-city/>.

Konza Technopolis (2019a), « *40 Companies Rush For Investment In Konza* », Ministry of Information, Communications and Technology, Ministry of Information, Communications and Technology, url : <http://www.ict.go.ke/40-companies-rush-for-investment-in-konza/>.

Konza Technopolis (2019b), *Konza Technopolis Silicon Savannah (Teaser)*, KoTDA, url : <https://www.konza.go.ke/wp-content/uploads/2019/09/Teaser.pdf/>.

Konza Technopolis (2020), « *We are relocating our Offices* », *Konza Technopolis*, url : <https://www.konza.go.ke/2020/02/28/we-are-relocating-our-offices/>.

Imagine Boston 2030



Imagine Boston 2030

A plan for the future of Boston

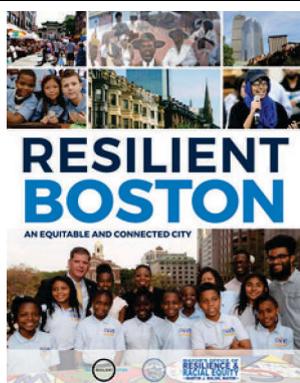
Imagine%20Boston%202030_Pages.pdf

Novembre 2017

<https://imagine.boston.gov/imagine-boston-plan/#1495037567880-4e071be1-f7d4> (19/12/2017)

472p.

Programme d'action et d'initiatives dans une structure qui présente le contexte et les ambitions pour le projet IB2030.



Resilient Boston : an equitable and connected city

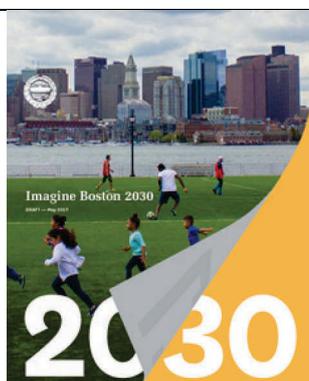
Boston-Resilience-Strategy-Reduced-PDF.pdf

Juillet 2017

<http://www.100resilientcities.org/strategies/boston/> (20/03/2018)

154

Programme d'action sur la notion de résilience pour la ville de Boston (ensuite implémenté dans le programme IB2030). Réalisé dans le cadre du programme « 100 resilient cities ».



Imagine Boston 2030 - Draft – May 2017

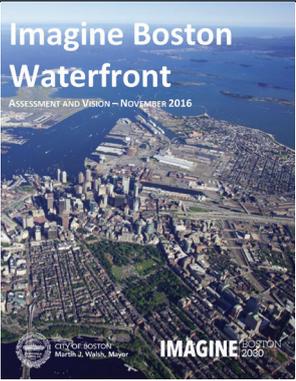
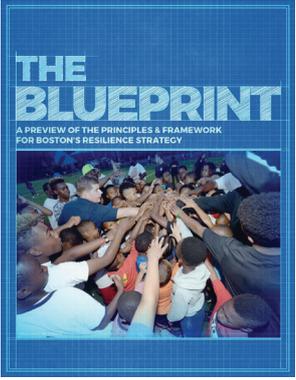
Ib2030 Vision Report Spring 2017 BOOK issuu_pages.pdf

Mai 2017

<https://imagine.boston.gov/imagine-boston-plan/#1495037567880-4e071be1-f7d4> (20/03/2018)

420p.

Version provisoire du projet (avant la fin des participations des habitants et avec des initiatives non localisées)

	<p>Waterfront Assesment & Vision (presentation powerpoint)</p> <p>Imagine-Boston-Waterfront-For-Web-posting_FINAL.pdf</p> <p>Février 2017 (estimé)</p> <p>https://imagine.boston.gov/imagining-bostons-waterfront/ (20/03/2018)</p> <p>30p.</p> <p>Présentation powerpoint de restitution des consultations habitants sur le thème des berges.</p>
	<p>Imagine Boston Waterfront Assesment and Vision – November 2016</p> <p>IBW_Deliverable_2016-12-08-FINAL.pdf</p> <p>Décembre 2016</p> <p>https://imagine.boston.gov/imagining-bostons-waterfront/ (20/03/2018)</p> <p>111p.</p> <p>Document prospectif spécifique aux berges et quais de la ville.</p>
	<p>The blueprint. A preview of the principles & framework for Boston's resilience strategy</p> <p>kskd_100rc_boston_theblueprint_v4.pdf</p> <p>Novembre 2016 (selon la date des lettres intentions signées et reproduites dans le document)</p> <p>https://www.boston.gov/sites/default/files/document-file-11-2016/kskd_100rc_boston_theblueprint_v4.pdf (9/05/2018)</p> <p>12p.</p> <p>Déclaration d'intention et orientations suivant l'accord avec « 100 resilient cities »</p>
	<p>Imagine Boston Expanding opportunity: executive summary</p> <p>Draft – November 2016</p> <p>IB2030-ExecSummary_WEB-2016-11-15.pdf</p> <p>Novembre 2016</p> <p>https://imagine.boston.gov/imagine-boston-plan/#1495037567880-4e071be1-f7d4 (19/12/2017)</p> <p>70p.</p> <p>Point d'étape du projet IB2030</p>

	<p>Guiding Growth : towards an inclusive city</p> <p>Guiding-Growth-Towards-an-Inclusive-City.pdf</p> <p>Mars 2016</p> <p>https://imagine.boston.gov/growth/ (01/03/2018)</p> <p>41p.</p> <p>Début de la démarche IB2030 qui affirme la politique pour la « croissance ».</p>
	<p>Housing a changing city Boston 2030 - One Year Report</p> <p>a2030-ar15-13_year_one_report_2015.pdf</p> <p>Janvier 2016</p> <p>https://imagine.boston.gov/ (20/03/2018)</p> <p>59p.</p> <p>Rapport sur l'évolution de l'offre de logements à Boston suite au plan initié par le mairie en 2014 (suite à son élection)</p>

Boston Redevelopment Authority (1965), « *1965/1967 General Plan for the City of Boston and the Regional Core* », [en ligne], url : <https://archive.org/details/19651967generalp00bost/> (consulté le 20/09/2019).

City Of Boston (2017), « *Climate Ready Boston is an initiative to get the City ready for the long-term impacts of climate change* », url : <https://www.boston.gov/news/climate-ready-boston-explores-solutions-coastal-resilience-south-boston>, (consulté le 10/07/2019).

IB2030 (2015a), *Citywide Plan: Imagine Boston 2030* ([Request For Proposals]). Boston, City of Boston, Boston Redevelopment Authority.

IB2030 (2015b), *Dossier de candidature Imagine Boston 2030*. Boston, HR&A Advisors.

IB2030 (2016a), *Guiding Growth: Towards An Inclusive City*, Boston, City of Boston, url : <https://imagine.boston.gov/growth/>.

IB2030 (2016b), *Housing a Changing City: Boston 2030*. One year report 2016, Boston, City of Boston, url : https://s20222.pcdn.co/wp-content/uploads/2017/05/a2030-ar15-13_year_one_report_2015.pdf/.

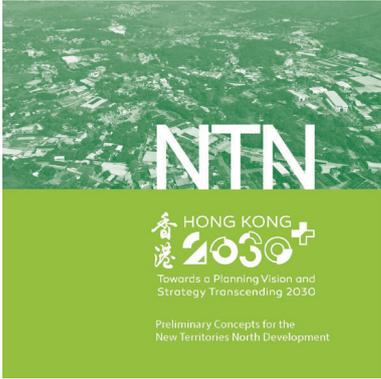
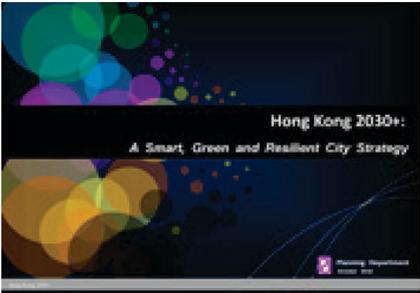
IB2030 (2016c), *Waterfront Assessment & Vision*, Boston, City of Boston, url : <https://imagine.boston.gov/growth/>.

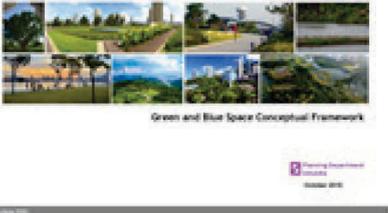
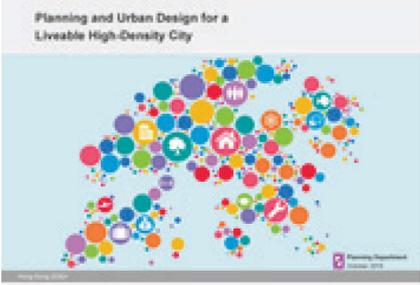
IB2030 (2017a), *Imagine Boston 2030: A plan for the future of Boston*, Boston, City of Boston. Repéré à <https://imagine.boston.gov/imagine-boston-plan/#1495037567880-4e071be1-f7d4>

IB2030 (2017b), *Resilient Boston : an equitable city and connected city*, Boston, City of Boston, 100 Resilient Cities, et Rockefeller Foundation, url : <http://100resilientcities.org/cities/boston/>.

Hong Kong 2030+

	<p>Hong Kong 2030+: Toward A Planning Vision and Strategy Transcending 2030 PUBLIC ENGAGEMENT (dépliant)</p> <p>2030+_Pamphlet_English.pdf</p> <p>Novembre 2016</p> <p>http://www.hk2030plus.hk/your_engagement_b.htm (14/03/2018)</p> <p>2p.</p> <p>Dépliant qui résume la démarche HK2030+, le « contexte » et les ambitions, au moyen de cartes et de schémas.</p>
	<p>Hong Kong 2030+: Toward A Planning Vision and Strategy Transcending 2030 PUBLIC ENGAGEMENT</p> <p>2030+Booklet_Eng.pdf</p> <p>Novembre 2016</p> <p>http://www.hk2030plus.hk/your_engagement_b.htm (14/03/2018)</p> <p>88p.</p> <p>Présentation extensive du projet HK2030+ et de la construction des ambitions du projet, la localisation des initiatives. Document principal de notre analyse.</p>
	<p>Hong Kong 2030+: Toward A Planning Vision and Strategy Transcending 2030. Preliminary Concepts for the East Lantau Metropolis</p> <p>ELM_EN.pdf</p> <p>Novembre 2016</p> <p>http://www.hk2030plus.hk/your_engagement_b.htm (14/03/2018)</p> <p>32p.</p> <p>Présentation du projet spécifique appliqué à l'île de Lantau qui concentre une grande partie des transformations.</p>

 <p>The cover features a green aerial view of a landscape with the acronym 'NTN' in large white letters. Below it, the text reads 'HONG KONG 2030+ Towards a Planning Vision and Strategy Transcending 2030' and 'Preliminary Concepts for the New Territories North Development'.</p>	<p>Hong Kong 2030+: Toward A Planning Vision and Strategy Transcending 2030. Preliminary Concepts for the New Territories North Development</p> <p>NTN_EN.pdf</p> <p>Novembre 2016</p> <p>http://www.hk2030plus.hk/your_engagement_b.htm (14/03/2018)</p> <p>32p.</p> <p>Présentation du projet spécifique appliqué Nouveau Territoires Nords qui concentre une grande partie des transformations.</p>
 <p>The cover shows a cityscape with the text 'HONG KONG 2030+' in large green and blue letters. It also includes the 'HONG KONG 2030+' logo and logos for the Planning Department and the Urban Planning and Strategy Department.</p>	<p>Hong Kong 2030+: Toward A Planning Vision and Strategy Transcending 2030. PUBLIC ENGAGEMENT - Media Launch</p> <p>Hong Kong 2030+ Media Launch_English.pdf</p> <p>Novembre 2016</p> <p>http://www.hk2030plus.hk/your_engagement_b.htm (14/03/2018)</p> <p>29p.</p> <p>Powerpoint de présentation du projet HK2030+</p>
 <p>The cover has a pink background with a white map of Hong Kong overlaid with a network of lines. Text includes 'Hong Kong 2030+: Towards A Planning Vision and Strategy Transcending 2030' and 'Conceptual Spatial Framework'.</p>	<p>Hong Kong 2030+: Toward A Planning Vision and Strategy Transcending 2030. Conceptual Spatial Framework</p> <p>Conceptual Spatial Framework_Eng.pdf</p> <p>Novembre 2016</p> <p>http://www.hk2030plus.hk/conceptual.htm (19/12/2017)</p> <p>28p.</p> <p>Document focus sur l'aspect spatial du projet HK2030+</p>
 <p>The cover features a dark background with colorful, overlapping circles and the text 'Hong Kong 2030+: A Smart, Green and Resilient City Strategy'.</p>	<p>Hong Kong 2030+: A Smart, Green and Resilient City Strategy</p> <p>Hong Kong 2030+ A SGR City Strategy_Eng.pdf</p> <p>Novembre 2016</p> <p>http://www.hk2030plus.hk/ (19/12/2017)</p> <p>87p.</p> <p>Présentation des projets entrepris à HK qui entrent dans la logique « SGR » et cadrage des références internationales qui alimentent les ambitions de HK2030+</p>

	<p>Green and Blue Space Conceptual Framework</p> <p>Green and Blue Space Conceptual Framework_Eng.pdf</p> <p>Octobre 2016</p> <p>http://www.hk2030plus.hk/explore_a.htm (27/03/2018)</p> <p>50p.</p> <p>Étude préliminaire des conditions et des pistes d'améliorations de l'aménagement spatial des espaces verts/naturels/de loisir.</p>
	<p>Planning and Urban Design for a Liveable High-Density City</p> <p>Planning and Urban Design for a Liveable High-Density City_Eng.pdf</p> <p>Octobre 2016</p> <p>http://www.hk2030plus.hk/explore_a.htm (19/12/2017)</p> <p>82p.</p> <p>Étude préliminaire de la ville qui sert de socle pour la programmation de HK2030+.</p>

Hong Kong (2018a), « *Land Utilization in Hong Kong 2018* », Planning Department, url : https://www.pland.gov.hk/pland_en/info_serv/statistic/landu.html (consulté le 6 août 2019).

Hong Kong (2018b), « *Population* », *latest statistics*, Census And Statistic Department, url : <https://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/so20.jsp> ; « *Hong Kong in Figures* », *lastest figures*, *Population density by area*, url : <https://www.censtatd.gov.hk/hkstat/hkif/index.jsp> (consulté le 6 août 2019).

HK2030+ (2007), *Hong Kong 2030: Planning vision and strategy. Final Report*, Hong Kong, Chine (SAR), Planning Department, Development Bureau, url : http://www.hk2030plus.hk/your_engagement_c.htm/.

HK2030+ (2016a), *Hong Kong 2030+: A Smart, Green and Resilient City Strategy*, Hong Kong, Chine (SAR), Planning Department, url : https://www.hk2030plus.hk/explore_a.htm/.

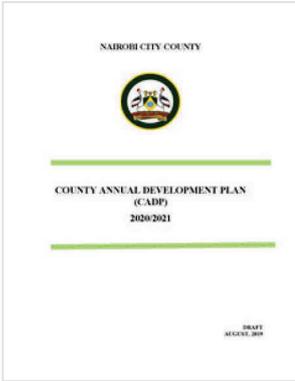
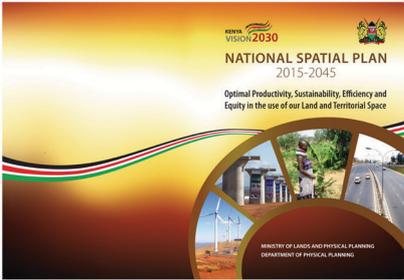
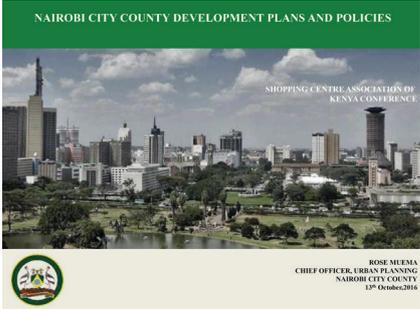
HK2030+ (2016b), *Hong Kong 2030+: Toward A Planning Vision and Strategy Transcending 2030. Conceptual Spatial Framework*, Hong Kong, Chine (SAR), Planning Department, url : https://www.hk2030plus.hk/explore_a.htm/.

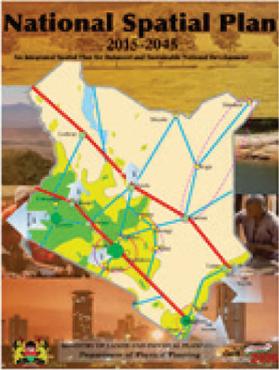
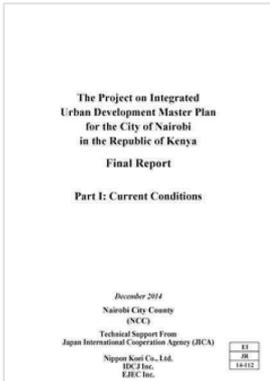
HK2030+ (2016c), *Hong Kong 2030+: Toward A Planning Vision and Strategy Transcending 2030. Public Engagement*, Hong Kong, Chine (SAR), Planning Department, Development Bureau, url : http://www.hk2030plus.hk/your_engagement_c.htm/.

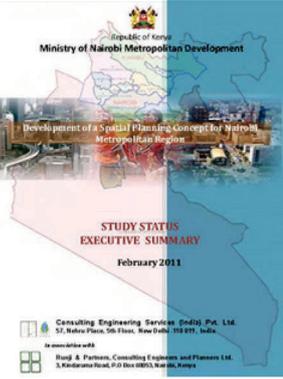
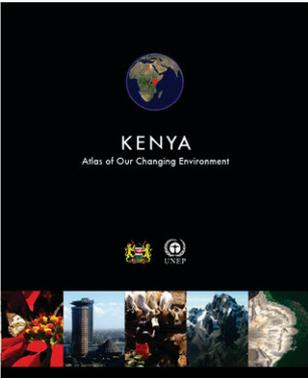
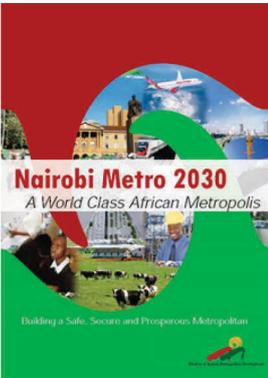
HK2030+ (2016d), *Hong Kong 2030+: Toward A Planning Vision and Strategy Transcending 2030. Public Engagement (dépliant)*. Hong Kong, Chine (SAR), Planning Department, Development Bureau, url : http://www.hk2030plus.hk/your_engagement_c.htm/.

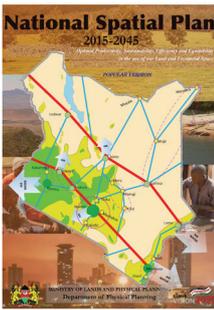
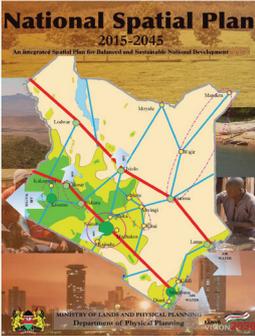
HK2030+ (2016e), *Planning and Urban Design for a Liveable High-Density City*, Hong Kong, Chine (SAR), Planning Department, url : https://www.hk2030plus.hk/explore_a.htm/.

Nairobi 2030

	<p>COUNTY ANNUAL DEVELOPMENT PLAN (CADP)</p> <p>2020/2021</p> <p>DRAFT ADP 2020-21 12TH AUG..3.pdf</p> <p>Août 2019</p> <p>https://nairobi.go.ke/downloads/ (30/08/2019)</p> <p>203p.</p> <p>Rapport qui présente à la fois des chiffres de contexte et les intentions politiques pour le comté de Nairobi.</p>
	<p>Nation Spatial Plan 2015-2045 : optimal productivity, sustainability, efficiency and equity in the use of our land and territorial space</p> <p>NSPM-2015-2045-combined-low-res.pdf</p> <p>Octobre 2016</p> <p>https://lands.go.ke/wp-content/uploads/2018/11/NSPM-2015-2045-combined-low-res.pdf (23/10/2019)</p> <p>190p.</p> <p>Rédition du plan (pas de changements de fond mais de forme).</p>
	<p>NAIROBI CITY COUNTY DEVELOPMENT PLANS AND POLICIES</p> <p>Nairobi.pdf</p> <p>Octobre 2016</p> <p>(13/08/2019)</p> <p>31p.</p> <p>Document powerpoint pour une présentation à l'association « Shopping centre of Kenya » par le département d'urbanisme du comté de Nairobi. Présente les transformations à venir dans le centre-ville et inscrites au projet Nairobi2030 pour inciter à l'investissement.</p>

	<p>National Spatial Plan 2015-2045 : An integrated Spatial Plan for Balanced and Sustainable National Development</p> <p>National-Spatial-plan.pdf</p> <p>Juin 2016 (peut être réellement édité plus tôt, en 2015)</p> <p>http://vision2030.go.ke/publication/kenya-national-spatial-plan-2015-2045/ (19/07/2018)</p> <p>293p.</p> <p>Plan spatial stratégique. Document très complet sur le Kenya et identification de forces et opportunités de développement</p>
	<p>The Project on Integrated Urban Development Master Plan for the City of Nairobi in the Republic of Kenya. Final Report.</p> <p>Part I: Current Conditions / Part II: The Master Plan / Part III: Appendix</p> <p>c8h0vm0000966zvl.pdf / c8h0vm0000966zvu.pdf/ 12184065.pdf</p> <p>Décembre 2014</p> <p>https://www.jica.go.jp/english/news/field/2015/150415_01.html (30/08/2019)</p> <p>268p. / 304p. / 120p.</p> <p>Rapport complet d'analyse et de planification pour le projet Nairobi 2030. Document principal de notre analyse (3 parties)</p>
	<p>Development of a Spatial Planning Concept for the Nairobi Metropolitan Region – Draft Plan</p> <p>13apr12_ces-front-page.jpg</p> <p>Avril 2011</p> <p>https://nairobiplanninginnovations.wordpress.com/nairobi-metro-2030/spatial-plan-competition-2010/winning-spatial-concept/ (30/08/2019, couverture seulement)</p> <p>inconnu</p> <p>Réponse lauréate au concours international pour le concept spatial de Nairobi 2030 (pas d'accès)</p>

	<p>Study Status. Executive Summary</p> <p>189557961-Spatial-Plan-Concept.pdf</p> <p>Février 2011</p> <p>https://fr.scribd.com/document/189557961/Spatial-Plan-Concept (30/08/2019)</p> <p>36p.</p> <p>Document de travail intermédiaire du projet Nairobi 2030 qui se concentre sur les données chiffrées et les scénarios d'évolution.</p>
	<p>KENYA. Atlas of Our Changing Environment</p> <p>Kenya_Screen.pdf</p> <p>2009</p> <p>https://na.unep.net/atlas/viewAtlasBookWithID.php?atlasID=1135 (30/10/2019)</p> <p>160p.</p> <p>Analyse environnementale du Kenya et problématisation de la Vision 2030 et de Nairobi 2030 dans ce sens (publié par l'ONU programme environnement)</p>
	<p>Request for Proposals (RFP) to Develop a Spatial Planning Concept for the Nairobi Metropolitan Region</p> <p>RFP_Spatial-plan-competition_Nairobi-METRO.pdf</p> <p>Juillet 2009</p> <p>http://wordpress.ei.columbia.edu/csud/files/2012/04/RFP_Spatial-plan-competition_Nairobi-METRO.pdf (13/02/2020)</p> <p>58p.</p> <p>Appel à projet pour Nairobi 2030.</p>
	<p>Nairobi Metro 2030 : A world Class African Metropolis. Building a safe, secure and prosperous Metropolitan</p> <p>Metro2030_Strategy.pdf</p> <p>2008</p> <p>http://www.namsip.go.ke/wp-content/uploads/2018/05/Metro2030_Strategy.pdf (09/09/2019)</p> <p>152p.</p> <p>Précédent projet édité pour Nairobi (à l'échelle de la métropole), rendu obsolète par la redéfinition territoriale et politique.</p>

	<p>Kenya Vision 2030 – Popular Version</p> <p>Vision-2030-Popular-Version.pdf</p> <p>2007</p> <p>http://www.konzacity.go.ke/resource-center/ (19/12/2019)</p> <p>32p.</p> <p>Résumé de la Vision 2030 qui présente les projets pour la période 2008-2012.</p>
	<p>Kenya Vision 2030</p> <p>n.a.</p> <p>2007</p> <p>Non disponible en ligne, reçu par courrier en avril 2019</p> <p>136p.</p> <p>Document intentionnel de planification stratégique national.</p>

Kenya (2007a), *Kenya Vision 2030*, Nairobi, Kenya, Government of the Republic of Kenya.

Kenya (2007b), *Kenya Vision 2030. The Popular Version*, Nairobi, Kenya, Government of the Republic of Kenya, url : <http://vision2030.go.ke/publication/kenya-vision-2030-popular-version/>.

Kenya (2016), *National Spatial Plan 2015-2045*, Nairobi, Ministry of Land and Physical Planning, url : <https://lands.go.ke/wp-content/uploads/2018/11/NSPM-2015-2045-combined-low-res.pdf/>.

Nairobi 2030 (2008), *Nairobi metro 2030: a vision for a world class metropolis, first and foremost in Africa and the world*. Nairobi, Kenya, Ministry of Nairobi Metropolitan Development, KIPRA, et IEED, url : http://www.namsip.go.ke/wp-content/uploads/2018/05/Metro2030_Strategy.pdf/.

Nairobi 2030 (2009), *Request for Proposals (RFP) to Develop a Spatial Planning Concept for the Nairobi Metropolitan region*. Nairobi, Kenya, Ministry of Nairobi Metropolitan Development, url : http://wordpress.ei.columbia.edu/csud/files/2012/04/RFP_Spatial-plan-competition_Nairobi-METRO.pdf/.

Nairobi 2030 (2010), « *46th ISOCARP Congress, Nairobi, Kenya, 19-23 September 2010* », ISOCARP, url : <https://isocarp.org/activities/isocarp-annual-world-congress-2/past-isocarp-congresses/46th-isocarp-congress-nairobi-kenya-19-23-september-2010/>.

Nairobi 2030 (2014a), *The Project on Integrated Urban Development Master Plan for the City of Nairobi in the Republic of Kenya. Part I : Current Conditions*. Nairobi, JICA [Japanese International Cooperation Agency], url : https://www.jica.go.jp/english/news/field/2015/150415_01.html/.

Nairobi 2030 (2014b), *The Project on Integrated Urban Development Master Plan for the City of Nairobi in the Republic of Kenya. Part II : The Master Plan*. Nairobi City County : JICA [Japanese International Cooperation Agency], url :

https://www.jica.go.jp/english/news/field/2015/150415_01.html/.

Nairobi 2030 (2014c), *The Project on Integrated Urban Development Master Plan for the City of Nairobi in the Republic of Kenya. Part III : Appendix*. Nairobi, JICA [Japanese International Cooperation Agency], url : https://www.jica.go.jp/english/news/field/2015/150415_01.html/.

Nairobi 2030 (2015), *KAIST Feasibility Study. Final Report*. Nairobi, Government of Kenya, Korea Eximbank (EDCF).

Bordeaux Métropole 2050

	<p>#BM2050 commence aujourd'hui...</p> <p>-</p> <p>11/06/2019 (remis lors de la conférence « BM2050 Tout commence aujourd'hui »)</p> <p>-</p> <p>306p.</p> <p>Restitution de la démarche BM2050 par les 4 grands moments : éveiller, contribuer, débattre, scénario</p>
	<p>#BM2050 : Le récit</p> <p>bm2050-le-recit.pdf</p> <p>29 mars 2019</p> <p>Adresse de téléchargement</p> <p>306p.</p> <p>Restitution des ateliers, des jeux, des consultations et des sondages menés pour #BM2050.</p>
	<p>La métropole du futur. 4 scénarii prospectifs pour Bordeaux en 2050</p> <p>-</p> <p>29 mars 2019</p> <p>-</p> <p>8p.</p> <p>Présentation des quatre scénarios écrits durant les ateliers prospectifs participatif #BM2050</p>

Communauté urbaine de Bordeaux (2014), *Schéma de mutualisation de Bordeaux Métropole*.

Bordeaux, CUB, url : <https://www.bordeaux-metropole.fr/Metropole/Organisation-administrative/Pourquoi-la-metropole/Une-dynamique-de-metropolisation/>.

Bordeaux Métropole (2014), *Projet de mandature 2014-2020 : une haute qualité de vie dans une métropole européenne*. Bordeaux : Bordeaux Métropole, url : <https://www.bordeaux-metropole.fr/Metropole/Organisation-administrative/Pourquoi-la-metropole/Une-dynamique-de-metropolisation/>.

BM2050 (2018), « #bm2050 : contribuez à imaginer demain (article partenaire) », *La Tribune*.

BM2050 (2019a), *#BM2050 commence aujourd'hui*, Bordeaux Métropole.

BM2050 (2019b), *#BM2050 : le récit*. Bordeaux, Bordeaux Métropole.

BM2050 (2019c), *#BM2050 Programme*. Bordeaux, Bordeaux Métropole.

Ville de Bordeaux (2013), *2030 vers le grand Bordeaux : du croissant de lune à la pleine lune*,
Bordeaux, Direction générale de l'aménagement de la ville de Bordeaux, Laruë-Charlus
Michèle et Juppé Alain.

TABLE DES FIGURES

Figure 1 - Carte de recensement des projets urbanisme « du futur »	21
Figure 2 - Carte de situation des huit études de cas retenues.....	24
Figure 3 - La Città ideale dit Panneau d'Urbino.....	49
Figure 4 - Frise chronologique.....	56
Figure 5 - Cycle de l'évolution des doctrines.....	68
Figure 6 - Tweet citant Joan Clos lors de Smart City Expo en novembre 2017.....	73
Figure 7 - Poster d'illustration du scénario « City State ».....	97
Figure 8 - Mention de 12 « catégories de villes » dans la littérature scientifique entre 1996 et 2013	111
Figure 9 - Mécanismes d'urbanisation.	115
Figure 10 - Caractérisation des processus d'urbanisation des territoires	116
Figure 11 - Pourcentages d'urbanisation estimés en 1950, 2014 et projeté en 2050 pour 233 pays.	118
Figure 12 - Carte de recensement des projets urbanisme « du futur ».....	123
Figure 13 - Carte des villes du réseau « 100 Resilient Cities » et des villes du réseau « Greenfield Cities » de New Cities Foundation	128
Figure 14 - Réseaux 100 Resilient Cities : carte des villes membres et liste des partenaires. ..	129
Figure 15 - Carte des projets de la catégorie « urban design » de l'agence Foster+Partners ..	131
Figure 16 - Schématisation de la notion de modèle dans le travail de Françoise Choay.....	135
Figure 17 - Schématisation de la notion de référentiel d'après Pierre Muller (2015).	136
Figure 18 - Schéma et synthèse du cadre d'analyse.	137
Figure 19 - Carte de situation des huit cas de projets de ville étudiés.	144
Figure 20 - Tableau comparatif des territoires de projet (surfaces) entre les huit cas d'étude et quelques grandes métropoles mondiales.....	154
Figure 21 - Carte de situation de la Chine, de la province du Shaanxi et de Xi'an.....	176
Figure 22 - Le grand territoire de la zone économique du Guanzhong-Tianshui.	179
Figure 23 - Xixian New Area : Diagramme de l'organisation administrative.	181
Figure 24 - Xixian New Area : Carte de situation des villes nouvelles et aires urbaines principales de Xi'an et Xianyang.....	183
Figure 25 - Xixian New Area : Fucha Town.....	189
Figure 26 - Xixian New Area : Décors urbains dans la rue à Fengdong New City.....	191
Figure 27 - Xixian New Area : Photos de la « maison du projet » de Fengdong New City.....	192
Figure 28 - Carte de situation des Émirats Arabes Unis, de l'émirat d'Abou Dhabi, de la ville d'Abou Dhabi et de Masdar City.	194
Figure 29 - Masdar City : Plan de situation du site par rapport au projet urbain Abou Dhabi et au centre-ville existant.....	198
Figure 30 – Masdar City : Masdar Institute.....	200
Figure 31 – Masdar City : Plan de situation et des bâtiments construits en 2013.....	202
Figure 32 - Masdar City : Masterplan.....	205
Figure 33 - Carte de situation de l'Inde, de l'Andhra Pradesh et la nouvelle capitale Amaravati.	211
Figure 34 - Amaravati : Logo du projet.....	212
Figure 35 - Amaravati : Région Capitale.....	213
Figure 36 - Inde : quadrilatères d'or et de diamant.	214

Figure 37 - Amaravati : images d'ambiances dans le masterplan.....	216
Figure 38 - Amaravati : structure primaire de conception spatiale et urbaine.	223
Figure 39 - Amaravati : structure de maillage orthogonal de la ville.....	224
Figure 40 - Amaravati : planche de schémas qui décomposent les différents choix de composition urbaine.	225
Figure 41 - Amaravati : schéma de redéfinition des limites de la ville.	227
Figure 42 - Amaravati : situation du SEED dans la ville (en rouge).	227
Figure 43 - Amaravati : développement du SEED vers la rivière.....	229
Figure 44 - Carte de situation du Kenya, du comté de Makueni et de Konza Technopolis.	238
Figure 45 - Konza Technopolis : situation du projet et des axes de circulation principaux.	239
Figure 46 - Konza Technopolis : zonage fonctionnel de la phase 1.	240
Figure 47 - Konza Technopolis : Schéma de conception urbaine.....	241
Figure 48 - Konza Technopolis : illustration de la phase 1.	242
Figure 49 - Konza Technopolis : Image d'ambiance.	243
Figure 50 - Carte de situation du Massachussetts, de Boston et des zones urbanisées de l'aire métropolitaine de la côte atlantique.	248
Figure 51 – Imagine Boston 2030 : Frise chronologique des documents de planification à Boston.	250
Figure 52 - Imagine Boston 2030 : diagramme de l'organisation administrative.	254
Figure 53 - Imagine Boston 2030 : carte postale-questionnaire remplie par un habitant.	257
Figure 54 - Imagine Boston 2030 : Plan de synthèse des intentions de projet.....	259
Figure 55 - Hong Kong 2030+ : Carte de situation de Hong Kong et des ses districts.	264
Figure 56 - Hong Kong 2030+ : Carte détaillée des districts de Hong Kong.....	265
Figure 57 - Hong Kong 2030+ : Schéma des étapes de conception et place de la participation du public.....	268
Figure 58 – Hong Kong : Carte du PRD et des principaux centres urbains côtiers.....	269
Figure 59 - Hong Kong 2030+ : « Cadre spatial conceptuel ».	272
Figure 60 - Nairobi 2030 : Carte de situation du Kenya, des comtés et de Nairobi dans ses différentes échelles de gouvernance.	278
Figure 61 - Frise chronologique des documents de planification à Nairobi et au Kenya.....	280
Figure 62 - Nairobi 2030 : schéma de la structure urbaine choisie.	289
Figure 63 - Nairobi 2030 : Plan de la structure urbaine.	289
Figure 64 - Bordeaux Métropole 2050 : #Bm2050 : le jeu, captures d'écran du jeu en ligne. .	303
Figure 65 - Bordeaux Métropole 2050 : Images des installations du Camion du Futur.....	303
Figure 66 - Bordeaux Métropole 2050 : illustration cartographique.	304
Figure 67 - Bordeaux Métropole 2050 : Parole d'habitant dans le cadre du Camion du futur.	311
Figure 68 - Bordeaux Métropole 2050 : deux illustrations cartographiques des retranscriptions des paroles d'habitants	311
Figure 69 - Imagine Boston 2030 : Graphique représentant les réponses à la question : « Qu'ajouteriez-vous ou que changeriez-vous pour que votre quartier soit un endroit encore meilleur pour vivre ? ».	347
Figure 70 - Représentations du quotidien et leurs descriptions attenantes dans des projets de ville ex nihilo.....	350
Figure 71 - Représentations du quotidien et leurs descriptions attenantes dans des projets de ville existante.	352
Figure 72 - Bordeaux Métropole 2050 : Pépite n°4 « Vert Fret à Artigues ».	355
Figure 73 - Aires géographiques de référence des projets de villes étudiés.	359
Figure 74 – Hong Kong 2030+ : Schéma de « positionnement » selon différents indicateurs.	360
Figure 75 - Amaravati : « Mood images ».	362
Figure 76 - Konza Technopolis : Carte des projets pris en référence.....	363

Figure 77 - Masdar City : illustration, « une porte vers les marchés émergents ».	364
Figure 78 - Imagine Boston 2030 : Représentation graphique de la population de Boston depuis 1950 et projeté jusqu'en 2030 et 2050	367
Figure 79 - Hong Kong 2030+ : Chronologie graphique des « initiatives pour valoriser les espace verts » depuis 1940.	368
Figure 80 - Schématisation des formes de « mise en valeur » selon Boltanski et Esquerre (2017).	378
Figure 81 - Amaravati : illustrations de l'axe civique dessiné par Foster+Partners.	380
Figure 82 - Amaravati : Principes du vastu.	381
Figure 83 - Masdar City : réinterprétations d'une esthétique traditionnelle.	383
Figure 84 - Nairobi 2030 : la nouvelle ligne ferroviaire dans le Parc Naturel.	385
Figure 85 - Une girafe dans le Parc National se détache sur la silhouette des gratte-ciels de la ville.	386
Figure 86 - Konza Technopolis.	387
Figure 87 - Imagine Boston 2030.	387
Figure 88 - Hong Kong 2030+.	387
Figure 89 - Amaravati.	387
Figure 90 - Imagine Boston 2030 : Référence au projet Hafency.	388
Figure 91 - Amaravati : Coupe de l'aménagement conçu en bordure du fleuve Krishna.	389
Figure 92 - Représentations des CBD et connexions au reste de la ville.	390
Figure 93 - Xixian New Area: Illustration du CBD de Fengdong New City.	391
Figure 94 - Schématisation des deux stratégies de planification morphologique dans les projets de ville ex nihilo.	401
Figure 95 - Illustration des stratégies de planification spatiale territoriale et urbaine	402
Figure 96 - Amaravati : Plan schématique de la phase 1.	404
Figure 97 – Masdar City : Capture d'écran d'une publication Facebook.	409
Figure 98 - Masdar City : à gauche, le plan masse de Masdar City annoté ; à droite : une « communauté émiratie » et un « quartier », dans Abu Dhabi 2030.	413
Figure 99 - Vue sur des tours de logements en direction de Fengdong New City depuis les remparts historiques de Xi'an.	414
Figure 100 - Xixian New Area : Maquette exposée dans la maison du projet de Fengdong New City.	415
Figure 101 - Konza Technopolis : trois trames du zonage fonctionnel.	416
Figure 102 - Imagine Boston 2030 : Les « aires d'opportunités ».	417
Figure 103 - Imagine Boston 2030 : Les trois types de lieux pour la croissance.	417
Figure 104 - Nairobi 2030 : Structure urbaine théorique.	419
Figure 105 - Nairobi 2030 : Schéma conceptuel.	419

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 - Dispositifs de collecte de données selon les cas étudiés.	25
Tableau 2 - Entretiens et observations réalisés	25
Tableau 3 - Surfaces et populations existantes et projetées des cas de projet de ville ex nihilo.....	157
Tableau 4 - Surfaces et populations existantes projetées des cas de projet de ville existante en transformation.	158
Tableau 5 - Dispositifs de collecte de données selon les cas étudiés.	160
Tableau 6 - Synthèse des thèmes, concepts, indicateurs et champs sémantiques de l'analyse de contenu.	163
Tableau 7 – Synthèse des éléments de l'analyse graphique et de l'analyse spatiale.	166
Tableau 8 - Entretiens et observations réalisés, détail des personnes rencontrées.	168
Tableau 9 - Synthèse de la grille d'entretien.....	169
Tableau 10 – Déclinaison (simplifiée) des échelons de collectivités territoriales en Chine.....	178
Tableau 11 – Xixian New Area : Schémas des axes principaux qui structurent les cinq villes nouvelles.	187
Tableau 12 - Imagine Boston 2030 : Synthèse des espaces caractérisés et des projets associés.	260
Tableau 13 - Nairobi 2030 : Synthèse des projets clés de Kenya Vision 2030	285
Tableau 14 - Nairobi 2030 : Synthèse des projets prioritaires.....	291
Tableau 15 - Bordeaux Métropole 2050 : Déroulé des ateliers.	306
Tableau 16 -Synthèse des stratégies de communication sur le thème de la qualité et des modes de vie dans les projets de ville.....	353
Tableau 17 - Synthèse des stratégies de séquençage des projets de ville ex nihilo.	407
Tableau 18 - Déclinaison des objectifs généraux des projets de ville existante en projets architecturaux et urbains localisés.....	408
Tableau 19 - Présentation type de chaque document listé	462

TABLE DES MATIÈRES

Résumé	3
Abstract	5
Remerciements	7
Note aux lecteurs	9
Sommaire	10
Introduction	13
Un objet transdisciplinaire	16
Modèle et utopie dans l'urbanisme mondialisé au XXI^e siècle	20
Méthodologie	23
Organisation et apports de la thèse	25
PARTIE I. Histoire et actualité de la ville : théories, enjeux et recherches	29
CHAPITRE 1 Histoire des idées sur la ville	31
1.1. Penser l'idéal : modèle et utopie, aux origines de l'urbanisme	31
1.2. Penser la ville idéale : le modèle	34
1.2.1. Définir le modèle et comprendre ses propriétés	34
1.2.2. Le modèle en urbanisme à la charnière de l'émergence des savoirs sur la ville	36
1.2.3. Le modèle pour penser l'urbanisme au XXI ^e siècle	38
1.2.4. La place du modèle dans les stratégies urbaines	41
1.3. Penser la société idéale : l'utopie	43
1.3.1. Définir la démarche utopique	43
1.3.2. Les espaces de l'utopie	47
1.3.3. La place de l'utopie dans l'urbanisme contemporain	50
1.4. Penser les villes et l'urbanisme dans leur époque	54
1.4.1. Le prisme de l'histoire	54
1.4.2. Six siècles de constructions théoriques	56
1.4.3. Regards et théories urbaines contemporaines	62
CHAPITRE 2 Enjeux, formes et outils de l'urbanisme contemporain	71
2.1. Urbanisation et croissance économique	71
2.1.1. Les avantages de l'urbanisation planétaire	72
2.1.2. La fabrique des influences internationales	75
2.2. Enjeux et critiques politiques de la production urbaine	77
2.2.1. Critique d'un urbanisme néolibéral	77
2.2.2. Lutttes et concurrence dans et pour l'espace urbain	80
2.2.3. Modération des effets sociaux	82
2.2.4. Vers une dépolitisation des débats	84
2.3. L'urbanisme durable en (mauvais) exemple	85

2.3.1. Une « utopie réaliste »	86
2.3.2. Un urbanisme technique	88
2.4. Planification urbaine stratégique et prospective au service de la compétitivité	89
2.4.1. Définitions et usages de la planification stratégique	90
2.4.2. Ce que peut la prospective	92
2.4.3. Acteurs de la prospective et paradoxe	93
2.4.4. Outils pour l'élaboration de futurs consensuels	94
2.4.5. Trois scénarios prospectifs	96
CHAPITRE 3 Recherches sur la ville et l'urbanisme au XXI^e siècle	99
3.1. Observer une discipline en crise	99
3.2. Comparer et classer	102
3.3. Analyser les discours sur la ville	105
3.4. Révéler les enjeux socio-politiques	108
CHAPITRE 4 Le « projet de ville » : modélisation d'un objet de recherche	111
4.1. L'omniprésence des « villes du futur »	111
4.2. L'urbanisation du monde	114
4.2.1. Caractériser ce qui est urbain	114
4.2.2. Évolution de l'urbanisation et régionalisation des tendances entre nord et sud	117
4.3. Un urbanisme de projet	119
4.4. Les projets de ville : un nouvel objet urbain	122
4.4.1. Une approche inductive de la comparaison	122
4.4.2. La carte comme révélateur	123
4.4.3. Les projets de ville <i>ex nihilo</i>	124
4.4.4. Les projets de ville existante en transformation	125
4.4.5. L'emprise réticulaire de la « <i>consultocracy</i> »	126
4.5. Hypothèses et modèle d'analyse	132
4.5.1. Hypothèses	132
4.5.2. Modèle d'analyse	134
4.5.3. Cadre d'analyse des projets : les idées et les objets	137
PARTIE II. Formes urbaines contemporaines : huit projets de ville	141
CHAPITRE 5 Méthodologie	143
5.1. L'étude de cas comme méthodologie	143
5.1.1. Projets de ville <i>ex nihilo</i> : quatre projets de territoire	144
5.1.2. Projets de ville existante en transformation : quatre villes mondiales	146
5.2. Une approche internationale comparative	149
5.2.1. Différencier et rassembler	150
5.2.2. Contextes socio-économiques et politiques	151
5.2.3. Stratégies spatiales et territoriales : à l'échelle du monde	153
5.3. Des techniques d'investigation combinées	159
5.3.1. Corpus documentaire	160
5.3.2. Analyse des discours	162

5.3.3. Analyse spatiale.....	164
5.3.4. Sources « grises » et contextualisation	166
5.3.5. Entretiens et observations	167
CHAPITRE 6 Projets de ville <i>ex nihilo</i> : la ville <i>comme</i> projet	171
6.1. Xixian New Area Socialisme, urbanisme et caractéristiques chinoises.....	173
6.1.1. Une recherche en milieu inconnu	173
6.1.2. Une ville chinoise inscrite dans l’histoire longue et les dynamiques contemporaines	174
6.1.3. Des logiques territoriales en prise avec une structure gouvernementale	179
6.1.4. Un urbanisme aux caractéristiques chinoises	181
6.1.5. Structure spatiale des cinq villes nouvelles.....	184
6.1.6. Promouvoir un modèle.....	188
6.1.7. Une méthode urbanistique en construction	190
6.2. Masdar City Un produit urbain pour l’après pétrole.....	193
6.2.1. Observer un projet en évolution	193
6.2.2. Un émirat à la recherche de nouveaux marchés.....	193
6.2.3. Le développement urbain d’Abou Dhabi	195
6.2.4. Masdar City et le pari de la diversification économique	198
6.2.5. Planifier une « communauté » durable dans le désert	199
6.2.6. Structure urbaine de Masdar City	203
6.2.7. Une ville comme un produit.....	205
6.3. Amaravati Identité et patrimoine au prisme de l’international.....	209
6.3.1. Un cas indien singulier ?	209
6.3.2. Un État à organiser : fonder une capitale et une identité régionale.....	210
6.3.3. Façonner le territoire autour de la nouvelle capitale.....	212
6.3.4. L’expertise singapourienne pour un projet de « classe mondiale ».....	215
6.3.5. Des pratiques illégitimes et coercitives : le territoire en champ de lutte	217
6.3.6. Créer une nouvelle destination spatiale et politique, de la région au quartier	221
6.3.7. Une conception urbaine régie par des logiques de rationalisation.....	222
6.3.8. Adaptations d’une typologie : difficile adéquation du générique et de l’unique.....	225
6.3.9. SEED, un quartier vitrine pour un développement planifié jusqu’en 2050.....	228
6.3.10. L’Inde dans le paysage de l’urbanisme au XXI ^e siècle.....	230
6.4. Konza Technopolis Une ville satellite thématique	235
6.4.1. Double regard sur le Kenya	235
6.4.2. Un lent développement adossé à un programme national.....	236
6.4.3. Tensions entre décentralisation économique et polarisation géographique	238
6.4.4. Syntaxe spatiale pour une ville nouvelle kenyane	240
6.4.5. Dessiner l’urbain du futur au Kenya et en Afrique.....	242
CHAPITRE 7 Projets de ville existante en transformation : la ville <i>en</i> projet	245
7.1. Imagine Boston 2030 Un projet de ville en moteur de la croissance	247
7.1.1. Saisir le projet.....	247
7.1.2. Le temps long de l’histoire, le temps court du projet	248
7.1.3. Un projet qui intègre ses précédents et redéfinit un objectif global et transversal	252
7.1.4. Un discours politique performatif comme moteur du projet prospectif	256
7.1.5. Des objectifs de long terme aux projets urbains pilotes	258
7.2. Hong Kong 2030+ Influence chinoises et croissance économique sur un territoire contraint	263
7.2.1. Entre Chine et Occident.....	263

7.2.2. Un territoire façonné par son histoire et sa géographie	263
7.2.3. Un projet de ville dans une tradition de planification.....	266
7.2.4. De la planification gestionnaire à la planification visionnaire.....	267
7.2.5. Une ville chinoise dans la concurrence internationale.....	269
7.2.6. Un projet de ville tourné vers la Chine.....	270
7.2.7. L'espace, une ressource à optimiser : une stratégie spatiale en vase clos	272
7.3. Nairobi 2030 Une capitale au centre d'une stratégie nationale	277
7.3.1. Faire l'archéologie d'un projet de ville.....	277
7.3.2. Un contexte politique perturbé, socle de transformations structurelles.....	277
7.3.3. De Kenya Vision 2030 à Nairobi 2030.....	280
7.3.4. La construction d'une stratégie nationale et spatiale autour d'une capitale forte.....	284
7.3.5. Des échelles territoriales et planificatrices imbriquées	286
7.3.6. Un projet de ville de « rang mondial »	288
7.3.7. Un difficile équilibre entre croissance économique et avancées sociales	292
7.4. Bordeaux Métropole 2050 Un exercice prospectif pour imaginer la métropole	295
7.4.1. Observation et participation : analyser le projet d'un projet de ville	295
7.4.2. La métropolisation comme horizon territorial en France	295
7.4.3. De Bordeaux 2030 à Bordeaux Métropole 2050	297
7.4.4. Un dispositif apolitique et transpartisan ?	298
7.4.5. Formes de participation et de concertation.....	301
7.4.6. L'observation participante d'un atelier prospectif semi-expert.....	305
7.4.7. Une difficile transition métropolitaine.....	310
7.4.8. Un projet métropolitain prospectif	312
PARTIE III. Récits, références et mises en œuvres : trois caractéristiques de l'urbanisme mondialisé	317
CHAPITRE 8 Mise en récit d'une utopie.....	319
8.1. Faire le récit du changement	320
8.1.1. Les bienfaits de l'urbanisation.....	320
8.1.2. La nécessité d'agir	326
8.2. Accompagner une transformation politique et institutionnelle.....	331
8.2.1. Du projet politique au projet de ville	331
8.2.2. Nouvelles structures de gouvernance.....	338
8.3. Façonner l'idée d'une ville idéale.....	344
8.3.1. Fédérer autour d'une vision	344
8.3.2. Le meilleur des mondes.....	346
8.3.3. La figure de l'habitant idéal.....	349
CHAPITRE 9 Utilisation de ressources types	357
9.1. Les ressources symboliques au service d'une idée de la ville.....	357
9.1.1. Références internationales et réseaux d'influence.....	358
9.1.2. Références historiques	366
9.1.3. Innovation et attractivité : la ville ès qualités	373
9.2. Les ressources matérielles à l'appui dans l'espace urbain.....	379
9.2.1. L'héritage et le patrimoine pour (re)dessiner la ville	379
9.2.2. Les artefacts internationaux en circulation	386

CHAPITRE 10	Opérationnalisation stratégique et rationnelle	395
10.1.	Assembler et articuler les ressources	395
10.1.1.	Des villes globales distinguées par leurs ressources locales	396
10.1.2.	Des villes qui s'effacent pour s'ouvrir à l'international	398
10.2.	Séquencer la mise en œuvre	399
10.2.1.	Planification morphologique des projets de ville <i>ex nihilo</i>	400
10.2.2.	Maîtrise spatiale et temporelle de la mise en œuvre	405
10.3.	Structurer l'espace urbain	411
Conclusion	425
Penser et étudier la ville	426
Formes et caractéristiques contemporaines de l'urbanisme	427
Un idéal conservateur	430
Fin des utopies, fin des modèles	431
Le projet de ville comme révélateur	433
Bibliographie	435
Ouvrages et chapitres d'ouvrages	435
Articles académiques	442
Thèses et mémoires universitaires	451
Rapports institutionnels	452
Textes officiels et juridiques	452
Conférences	453
Articles de presse et médias généralistes	453
Ouvrages et articles scientifiques complémentaires	458
Corpus documentaire	461
Table des figures	493
Liste des tableaux	497
Table des matières	499