

Gênes Les projets de *Smart Cities* portuaires à l'affiche

La 9^e Biennale des villes et des urbanistes d'Europe, organisée à Gênes à la mi-septembre 2011 sur le thème des *Gateway Cities* /1, a fait la part belle aux *Smart Cities* et autres "projets durables" des villes portuaires.

1/

"Smart planning for Europe's Gateway Cities. Connecting peoples, economies and places", organisée par la Ville de Gênes, l'Istituto Nazionale di Urbanistica, le Conseil européen des urbanistes et le PIWP, avec l'appui de l'Union européenne et de divers partenaires publics et privés.

2/

L'OCDE a rendu public récemment un rapport critique consacré aux "villes portuaires de l'axe Seine", www.oecd-ilibrary.org

3/

Pour mémoire, la part modale du vélo dans les déplacements urbains locaux est de 37 % !

4/

Après Stockholm et Helsinki, Copenhague espère obtenir le label "Capitale européenne de l'environnement" et devenir la première capitale du monde sans émission de CO₂ d'ici 2025.

5/

Pour consulter les résultats de la démarche génoise : www.urbancenter.comune.genova.it

6/

À ce propos, le club "Territoires maritimes" de la FNAU a publié en septembre 2011, avec l'appui de l'Association internationale villes et ports, un rapport intitulé "Innovations ville-port" qui recense 70 initiatives locales innovantes dans le monde (téléchargeable en français et en anglais, www.fnau.org).

Ville dense, seconde place portuaire méditerranéenne et citée historiquement "connectée" au reste du monde, Gênes n'était pas mal placée pour accueillir la neuvième édition de cette manifestation qui a pris toute sa place dans le paysage professionnel européen. Avec une participation toutefois inférieure à celle des précédentes éditions mais avec des contributions originales, cette rencontre a permis d'engager le dialogue entre les villes européennes qui s'efforcent de constituer des "passe-relles" avec la mondialisation pour mieux irriguer leur territoire, transformer leur image et préserver leurs emplois – les cités portuaires en premier lieu.

Copenhague, figure de proue ?

Sans pouvoir rendre compte ici de la diversité des thèmes traités par les ateliers, quelques lignes de force ont émergé. Elles ont permis d'aborder des problèmes moins consensuels qu'à l'ordinaire, comme les conflits d'usage ou encore les contraintes de la coopération interportuaire, thème que les projets du "Grand Paris" ont rendu plus aigu en France /2. La Biennale a également actualisé les tenants et aboutissants d'un "développement durable" considéré – idéalement – comme l'outil d'intégration de tous les paramètres du développement urbain : mobilité maîtrisée, dynamisme économique, innovations écologiques, recyclage patrimonial, équité sociale, ouverture à la société civile...

Le cas de Copenhague, présenté par Rita Justesen, responsable de la planification et du développement portuaire de la municipalité, est éclairant. S'appuyant sur le célèbre *Finger Plan* dont s'est dotée la capitale danoise dès 1947, la ville a conçu, en liaison étroite avec le secteur privé, la transformation de Nordhavn, un ancien site portuaire central de 200 ha, reposant sur une "urbanisation maîtrisée" desservie par les transports en commun et les modes doux /3. La mutation de l'extrémité du site en un vaste espace naturel maritime est prévue, mais sans ignorer les activités navales, qui seront déplacées vers des secteurs voisins. Avec une croissance attendue de 100 000 habitants sur quinze ans, le projet Copenhague 2030 mise sur des opérations capables à la fois d'accueillir les logements et les équipements correspondants, mais aussi les emplois qui vont avec. Pour y parvenir, quoi de plus efficace que de proposer aux entre-



Pierre Gras

prises internationales une implantation performante et énergétiquement correcte ? Il en découle un ensemble de stratégies thématiques, rendues cohérentes au plan spatial par un *master plan* exigeant, au bénéfice d'un modèle de ville compacte, spectaculaire au niveau architectural et ouvert sur le vaste monde qu'il contribue à mettre en scène. Avec pour objectif *A blue & green City* qui fait rêver les urbanistes...

Et la démocratie, dans tout ça ?

Ce "modèle" scandinave /4 vaut assurément le détour. Il questionne néanmoins la stratégie des villes dont le "redéveloppement" ne peut se faire que sur un site contraint par la géographie, l'héritage industriel et la réalité sociale, comme à Bilbao, Marseille ou Gênes. Les arbitrages nécessaires apparaissent alors extrêmement délicats. Marta Vincenzi, maire de Gênes, l'a souligné lors de la présentation du Plan régulateur communal à l'horizon 2020 : "Il faut se demander quels sont les lieux de la transition entre la ville et le monde lorsque le port joue moins ce rôle, puisqu'il a perdu l'exclusivité de cette fonction au siècle dernier. Il faut imaginer des espaces qui ne soient pas seulement physiques et des activités qui soient capables à la fois d'inclure la mémoire de la ville et d'assurer à nouveau cette liaison..." /5. Vaste programme, mais les cités européennes qui se veulent "connectées au monde" ont-elles le choix ? L'"autisme" qui, selon l'expression sévère d'un participant, a longtemps caractérisé les relations ville-port, interroge en effet le rapport que ces projets mirifiques de *Smart Cities* entretiennent avec les citoyens et avec la démocratie /6. La prochaine biennale, qui aura lieu à Valencia en 2013, ne manquera sûrement pas de mesurer les progrès accomplis dans ce domaine. | Pierre Gras