ARL ACADEMY FOR TERRITORIAL DEVELOPMENT IN THE LEIBNIZ ASSOCIATION

Adam, Brigitte; Baudelle, Guy; Dumont, Marc:

Doctrines spatiales du développement urbain – Persistance et changement au cours du temps

https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-1133039

En:
Gustedt, Evelyn; Grabski-Kieron, Ulrike; Demazière, Christophe; Paris, Didier (éd.) (2023): Villes et métropoles en France et en Allemagne. Hanovre, 41-59. = Forschungsberichte der ARL 21.
https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-11336

https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/

Leibniz Gemeinschaft

Brigitte Adam, Guy Baudelle, Marc Dumont

DOCTRINES SPATIALES DU DÉVELOPPEMENT URBAIN - PERSISTANCE ET CHANGEMENT AU COURS DU TEMPS

Plan

1 Introduction
2 France : une tradition de longue date, constamment renouvelée, de gouvernement centralisé n'empêchant pas l'évolution doctrinale
2.1 Un système centralisé
2.2 La période de planification technique et ses doctrines (1945-1982)
2.3 Un processus de décentralisation depuis le début des années 1980
2.4 Deux nouvelles doctrines : priorité à la géographie et à la compétitivité (1980-2000)
2.5 Responsabiliser les territoires face aux impératifs écologiques
3 Allemagne : l'ajustement des doctrines spatiales sur la voie d'une approche nationale commune du développement urbain
3.1 Le début du développement urbain moderne en Allemagne
3.2 Reconstruction, fonctionnalité et expansion urbaine
3.3 L'ère de la rénovation urbaine et de l'euphorie de la planification
3.4 De l'« aménagement par projets » au développement urbain durable
3.5 La Charte de Leipzig dans le contexte des différents défis urbains
4 Conclusion
Bibliographie

Résumé
Dans le domaine de l'aménagement urbain et régional, la France et l'Allemagne ont montré plusieurs analogies depuis le début de l'ère moderne. Toutefois, il existe toujours une différence entre des processus de gouvernance plus centralisés (France) et une position plus forte des municipalités (Allemagne). Mais les stratégies de planification de la France et de l'Allemagne se sont rapprochées. Une comparaison couvrant environ 100 ans doit différencier les stratégies de planification en Allemagne de l'Est et de l'Ouest pendant une période considérable.

L'aménagement urbain a été influencé par des modèles similaires comme la Charte d'Athènes ou la Charte de Leipzig. Cette dernière, un document européen, a été renouvelée en 2020. En outre, dans les deux pays, des voies similaires peuvent être identifiées : la poursuite d'une forte orientation technique, la tendance au développement durable, plus de flexibilité, l'importance croissante des politiques intégrées et les défis de l'étalement urbain. Les grandes doctrines telles que l'intégration, la participation et la prospective ont accompagné la planification urbaine et régionale en Allemagne comme en France.

Mots-clés
Intégration – développement durable – compétitivité – participation – espaces publics

Spatial doctrines of urban development – persistence and change in the course of time

Abstract
In the field of urban and regional planning, France and Germany have shown several analogies since the beginning of the modern age. However, there is still a difference between more centralised governance processes (France) and a stronger position of the municipalities (Germany). But the planning strategies of France and Germany have moved closer together. A comparison covering about 100 years must differentiate between German planning strategies in East and West Germany for a considerable period.

Urban planning has been influenced by similar models like the Athens Charter or the Leipzig Charter. The latter, a European document, was renewed in 2020. Furthermore, in both countries, similar paths can be identified: the pursuit of a strong technical focus, the tendency towards sustainable development, more flexibility, the growing importance of integrated policies and the challenges of urban sprawl. Main doctrines like integration, participation and future orientation have accompanied urban and regional planning in Germany as well as in France.

Keywords
Integration – sustainable development – competitiveness – participation – open spaces

1 Introduction

Ce chapitre cherche à identifier les doctrines qui ont guidé le développement urbain au niveau central en termes d'aménagement du territoire et d'urbanisme (*Raumordnung*).

Une doctrine peut être définie comme un ensemble de croyances ou de principes reflétant une conception de la société et souvent complétée par des règles de pensée ou de conduite. Une doctrine est une question de principe et fait partie d'une idéologie. À cet égard, l'historienne et théoricienne des formes architecturales et urbaines Françoise Choay (1965) a identifié deux modèles principaux : un modèle culturaliste qui se réfère davantage au passé, et un autre progressiste et moderniste. Toutes les doctrines utilisent une variété de cadres de référence (Faludi/van der Valk 1994; Scholl/Elgendy/Nollert 2007; Adam/Fritzsche 2017; Baudelle/Gaultier, 2018) : la planification urbaine durable (Carriou/Ratouis 2014), la cohésion, la diversité, l'attractivité, la compétitivité, l'urbanité, le polycentrisme, le renouvellement urbain, la compacité, le développement urbain intégré, la coopération, l'équité spatiale, voire l'égalité territoriale – la France a eu un ministère de l'*É*galité des territoires (2012-2014), revendication délibérément bafouée (Estèbe 2005).

Cette contribution résume les grands principes qui ont guidé l'aménagement français et allemand depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale et aborde des questions telles que la diffusion des modèles et la possibilité de convergences entre les deux pays, éventuellement à la suite de l'intégration européenne.

2 France : une tradition de longue date, constamment renouvelée, de gouvernement centralisé n'empêchant pas l'évolution doctrinale

2.1 Un système centralisé

En France, le rôle crucial de l'État n'a jamais été remis en question. Cette situation est tributaire du contexte, en raison de l'enracinement historique profond des relations entre les niveaux national et local dans le domaine de l'urbanisme, en particulier depuis le XIXe siècle (Oblet 2005). L'absence de tout processus décisionnel local avant les années 1980 explique le pouvoir de l'État de longue date dans la définition des outils de planification urbaine et des politiques de développement importantes, même si elles n'ont pas été conçues directement à cette fin. Divers Plans quinquennaux mis en œuvre au cours des décennies d'après-guerre ont eu pour objectif de restaurer la production et ses infrastructures et de moderniser le système de production. Dans ce contexte, les villes ont été conçues comme des outils pour renforcer la productivité nationale, les obligeant à adapter leur structure.

À la fin de la guerre, le développement des villes était fortement contrôlé par l'État dans le cadre d'une célèbre politique régionale, « l'aménagement du territoire » (Jean/Vanier 2009; Desjardins/Geneau de Lamarlière 2016), avant la décentralisation progressive du pouvoir de planification à partir du début des années 1980. C'est un cas rare en Europe d'une succession de politiques volontaristes et emblématiques du milieu du XXe siècle (Caro/Dard/Daumas 2002; Alvergne/Musso 2003) à une période relativement récente de forte transformation.

2.2 La période de planification technique et ses doctrines (1945-1982)

Il y a eu deux étapes principales (Desjardins 2017). La première s'est déroulée jusqu'au début des années 1980, dominée par le régime de planification, technique et volontaire, renforcé par la création de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) en 1963. À la suite du célèbre pamphlet de Gravier (1947), l'objectif était avant tout de rééquilibrer le territoire national en faveur de la province. Cet effort devait notamment s'appuyer sur la structuration d'un « cadre urbain » (Hautreux/Lecourt/Rochefort 1963), notamment par les huit fameuses « métropoles d'équilibre ». En fait, cette démarche n'était pas vraiment centrale, car les politiques de développement urbain étaient principalement consacrées à la mise en œuvre de trois paradigmes successifs : l'infrastructure, la modernisation et la productivité.

Des politiques d'infrastructure ont d'abord été considérées comme prioritaires, car, dans les années 1950, la plupart des villes ne disposaient que des infrastructures de base pour l'approvisionnement en eau, le traitement des eaux usées ou la gestion des déchets, et avaient encore moins de directions techniques ayant la capacité de les gérer. La modernisation a été considérée comme un paradigme plus large comprenant le vaste champ d'application du logement et l'expérimentation de processus de construction industrialisés tels que la politique dite des modèles d'innovation (Direction de la construction 1974). Enfin, à une époque de pleine croissance (Fourastié 1979), le paradigme de la productivité a profondément façonné le déve-

loppement urbain, visant à étendre les quartiers d'habitation dans les vieux centres historiques par des politiques dites de rénovation urbaine consistant à démolir les zones centrales insalubres.

Dès les années 1950, une première doctrine d'aménagement du territoire a été conçue dans le contexte d'une planification réglementaire croissante soutenue par de nouvelles lois, aboutissant à l'imposition généralisée de plans directeurs (Plans d'urbanisme directeur – PUD bientôt rebaptisé Plans directeurs d'urbanisme - PDU). Trois principes les guidaient. D'abord la spécialisation de l'espace, résultant des règles de zonage des années 1930, qui a conduit à la désignation de Zones à urbaniser en priorité (ZUP) dans les périphéries (1958-1969). La France a particulièrement adhéré aux principes fonctionnalistes de la Charte d'Athènes, en construisant 800000 logements dans près de 200ZUP qui ont succédé aux grands ensembles multifamiliaux déjà constitués principalement de tours et d'immeubles d'habitation, contrairement aux pays d'Europe du Nord qui étaient dominés par des programmes de logements individuels (Royaume-Uni, Benelux, République fédérale d'Allemagne, pays nordiques). La centralisation couplée à une standardisation puissante et aidée par l'industrialisation de la construction explique probablement ce zèle. Dans la même logique, de nombreuses zones industrielles, des centres commerciaux et des campus universitaires ont été conçus. Ce principe de zonage très répandu semble avoir été inspiré par la vision allemande de l'affectation des sols (*Zonung*) établie par les premiers plans d'aménagement du territoire (*abgestufte Bauordnungen* – règlements de construction échelonnés) (Gemünd 1913), comme celle de Frantz Adickes pour Francfort en 1891, plutôt que par le principe moderniste du zonage.

La deuxième doctrine à l'œuvre dans l'urbanisme a conduit à un découplage entre urbanité et mobilité en raison d'une vision de la mobilité qui cherchait à parvenir à un processus de modernisation plus efficace (Wiel 2005; Mangin 2004). Des rocades de contournement ont été prévues dans chaque ville selon un nouveau modèle conforme au rapport Buchanan (1963), en plus d'une politique d'équipement routier et ferroviaire très importante (notamment dans l'agglomération parisienne pour ce dernier).

Enfin, la doctrine moderniste de l'État a favorisé de nouvelles «centralités» urbaines, ce qui a abouti à des politiques contrastées à l'égard des centres historiques : pour certains, la sanctuarisation et la mise en valeur du patrimoine (périmètres des secteurs sauvegardés), pour d'autres, une rénovation urbaine en profondeur par l'élimination des bidonvilles et la mise en place de plates-formes à dominante de béton au-dessus des parkings souterrains – ce que l'on appelle l'urbanisme sur dalle – pour créer de nouvelles Cités administratives et *Central Business Districts* (CBD – quartier d'affaires) comme La Part Dieu à Lyon ou Meriadeck à Bordeaux.

Ces doctrines de spécialisation ont également orienté les politiques d'aménagement du territoire à une plus grande échelle. Par exemple, le modèle des *New Towns* (Villes nouvelles) inspiré par le Royaume-Uni et par l'Europe du Nord a donné lieu à la création unilatérale par l'État de huit villes nouvelles au milieu des années 1960 : cinq en région parisienne, trois dans certaines métropoles d'équilibre (Lille, Lyon, Marseille) et une près de Rouen, tout en restant fidèle aux principes initiaux de zonage et de séparation des flux de circulation. Ces villes nouvelles ont également fait office de laboratoires

pour la loi d'orientation foncière (LOF) de 1967 (Vadelorge 2014), qui a conduit, dans les années 1970, à la définition des premiers schémas directeurs hautement techniques des zones métropolitaines, dits Schémas directeurs d'aménagement urbain (SDAU) conçus par les services centraux de l'État sans concertation avec les municipalités, qui ne disposaient ni de compétences en matière d'urbanisme ni de ressources en matière d'ingénierie. Les premières intercommunalités créées en 1967 à Lille, Lyon et Marseille n'ont pas davantage été consultées. L'aménagement du territoire était exclusivement basé sur des modèles de croissance démographique et économique.

Dans le même temps, la croissance et la politique régionale ont contribué à favoriser une expansion productive de type fordiste à tous les niveaux du système urbain. Dès les années 1950, l'État a soutenu le processus spontané de déconcentration industrielle à la recherche d'une main-d'œuvre bon marché et non syndiquée en dehors de l'agglomération parisienne congestionnée, bientôt suivie d'une politique volontariste de décentralisation industrielle pilotée par la DATAR (Saint-Julien 1982; Baudelle/ Fache 2015). Cette politique a donné lieu à l'implantation de nouvelles usines d'assemblage automobile dans les villes de l'Ouest (Le Mans, Rennes, Vallée de la Seine) et dans les zones industrielles du Nord-Est touchées par la récession du secteur minier. Cette stratégie a renforcé la division spatiale du travail entre la capitale, monopolisant une grande partie des fonctions de direction et des sièges sociaux des entreprises, et les territoires de province, cantonnés à des emplois peu qualifiés.

Dans les années 1960 et 1970, la doctrine moderniste a conduit à d'autres politiques nationales de développement territorial, comme la création de stations touristiques parfois *ex nihilo*, tant en montagne (Les Ménuires) qu'en bord de mer (La Grande-Motte) ou encore l'avènement de gigantesques zones industrialo-portuaires (Dunkerque, Fos-sur-Mer, Le Havre, Saint-Nazaire) (De Roo 1988; Baudelle 2008).

L'expansion industrielle, la migration vers les villes, la politique de décentralisation des emplois de service et le développement considérable des écoles, des hôpitaux et des infrastructures culturelles expliquent pourquoi les villes moyennes (20000-200000 habitants) ont connu la plus forte croissance entre 1954 et 1975, à une époque où l'augmentation de la population urbaine fut deux à trois fois plus rapide que dans les périodes suivantes. Dans les années 1980, la généralisation de l'enseignement supérieur (création des instituts universitaires de technologie, écoles d'ingénieurs, universités et campus) et le déploiement effréné des parcs scientifiques (Certaines 1988) ont amplifié la dynamique.

2.3 Un processus de décentralisation depuis le début des années 1980

La deuxième étape est caractérisée par une transformation progressive des rôles dans l'aménagement et l'émergence d'un régime de gouvernance de première génération (multiplication des échelles d'intervention, système d'acteurs élargi et plus complexe). Cette évolution s'inscrit dans le cadre du changement de pouvoir politique des années 1982-1983 qui a renforcé les compétences municipales en matière d'urbanisme et les prérogatives des départements (conseils) et des régions transformées en assemblées élues. Récemment (2014 et 2016), deux lois importantes (MAPTAM et

NOTRe)[1] ont accru les compétences stratégiques des régions et des «métropoles» en matière de développement local, peut-être sur le modèle allemand [*Länder* puissants (État fédéré d'Allemagne), *Metropolregionen* (Aire urbaine)], afin de promouvoir des collectivités de rang européen et de faire prévaloir les principes d'égalité et de solidarité territoriales.

2.4 Deux nouvelles doctrines : priorité à la géographie et à la compétitivité (1980-2000)

La vision très interventionniste de l'État visant à garantir l'«égalité des territoires» à l'appui d'une doctrine isotrope a perduré jusqu'au début des années 1990, entraînant indirectement un étalement urbain dramatique amplifié par le principe de l'égalité d'accès, qui incluait l'accessibilité par la route de tout lieu, en particulier par le réseau autoroutier. Cependant, cette doctrine n'a pas résisté à deux grandes préoccupations montantes qui ont modifié le précédent principe de différenciation territoriale : d'une part la mixité sociale et d'autre part la compétitivité conçue comme une extension du paradigme de la productivité.

L'inquiétude croissante suscitée par l'appauvrissement des grands ensembles de logements et des ZUP en raison de l'augmentation du nombre de propriétaires de maisons individuelles dans les banlieues par les classes moyennes et supérieures a conduit, au début des années 1980, à une nouvelle génération de politiques urbaines axées sur la mixité sociale. Cette doctrine spatiale a donné naissance à la «géographie prioritaire» de la Politique de la Ville, consacrée en fait à la régénération des quartiers périphériques les plus défavorisés. Cette orientation explique la première rupture dans le principe de la norme d'égalité jusqu'alors appliquée au développement spatial avec l'introduction du principe de discrimination positive inspiré par les zones d'éducation prioritaire (*Educational Priority Areas*) du Royaume-Uni et l'area approach des États-Unis. Conjuguant les perspectives économiques (emploi), sociales (éducation, sécurité) et urbaines (logement, équipement), cette politique a élargi la vision de l'aménagement du territoire par la définition de zones prioritaires où l'État concentre les allocations financières. Avec pour objectif le développement social des quartiers, puis le développement social urbain, cette approche géographique prioritaire généreusement financée se superpose désormais comme un monde à part aux autres politiques d'aménagement. Son point culminant a été le «Pacte de relance» de 1994 avec la matérialisation de nombreuses Zones franches urbaines (ZFU), Zones de revitalisation urbaine (ZRU) et Zones urbaines sensibles (ZUS).

En 2000, cette politique ultra-zonée a fait place à des «modèles de développement urbain intégré» misant sur un effet levier via la nouvelle doctrine d'intervention massive des Grands projets urbains (GPU) puis des Grands projets de ville (GPV). L'essor de la coopération intercommunale depuis 1999 a renforcé le principe de solidarité fiscale entre les municipalités d'une même agglomération.

1 Loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (2014 MAPTAM) et loi portant Nouvelle organisation territoriale de la République (2015 NOTRe).

Les années 1990 ont été le témoin de l'émergence du développement durable en tant que nouveau principe de régulation urbaine (Kanning/Scholles/Mancebo 2022) et de la promotion de la compétitivité dans le contexte d'une concurrence interurbaine croissante (Motte 2006) tout en étant aussi influencées par les politiques européennes dans le cadre des processus d'adaptation institutionnelle (Dühr/Stead/Zonneveld 2007). En même temps, l'État central a souffert d'une perte de légitimité due à sa relative impuissance face à la crise économique et à l'accentuation des inégalités sociospatiales, ce qui a entraîné un redimensionnement de l'action publique (Brenner 2004). Le renforcement de la réglementation européenne en matière de concurrence, qui a conduit à une quasi-interdiction des aides d'État aux grandes entreprises, a également considérablement limité la capacité traditionnelle de l'État à redistribuer dans l'espace les activités fondées sur les subventions à l'aménagement du territoire (à travers les Aides à finalité régionale). Dès lors, le soutien à la compétitivité par la politique de cohésion 2007-2013 a fait des 71 pôles de compétitivité le principal outil de la politique régionale en France.

2.5 Responsabiliser les territoires face aux impératifs écologiques

La nouvelle politique de cohésion a reconnu le rôle majeur des (grandes) villes dans la création de richesse. Plus largement, elle a soutenu le principe d'une approche intégrée fondée sur le lieu, de sorte que le différencialisme plutôt que l'égalité a été au cœur de la création en 2020 de la nouvelle Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), vocable d'inspiration européenne. Sa création visait à la mise en œuvre intégrée des politiques de croissance territoriale et urbaine, par la fusion de plusieurs institutions nationales : l'ancien Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) qui avait remplacé l'ancienne DATAR, l'Établissement public national d'aménagement et de restructuration des espaces commerciaux (Epareca) et l'Agence du numérique (AdN), qui avait la charge des infrastructures à haut débit, la couverture de téléphonie mobile et les utilisations numériques. L'objectif était également de renforcer les relations avec les autres grandes agences dans le domaine du logement (ANAH – Agence nationale de l'habitat), du renouvellement urbain (ANRU – Agence nationale pour la rénovation urbaine), de l'environnement (ADEME – Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) et de l'aménagement du territoire (CEREMA – Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). Par ailleurs, la création de l'ANCT confirme le principe d'une différenciation des territoires qui met fin à l'utopie de l'égalité territoriale au profit de programmes sur mesure.

Les orientations politiques européennes ont donc joué un rôle central dans l'émergence d'un paradigme de renforcement des capacités et des compétences et l'ouverture d'une nouvelle arène de relations complexes entre les régions et les zones métropolitaines intégrées officielles (appelées Métropoles, organismes de coopération intercommunale). Ce souci de l'autonomie, plus technique qu'inspiré par une quelconque philosophie politique (Lopez/Pellegrino/Coutard 2019), s'inscrit dans le contexte du déclin de l'interventionnisme de l'État et des préoccupations écologiques croissantes concernant le changement climatique, la diminution de la biodiversité, l'étalement urbain économiquement contre-productif et écologiquement non du-

rable. Outre les objectifs de cohésion sociale et de diversité (atténuation des ghettos urbains), la lutte contre l'étalement urbain en faveur de l'environnement a été renforcée par les lois Grenelle (2009-2010) qui ont établi de nouveaux principes d'aménagement (ceintures vertes et bleues) par l'application des directives environnementales de l'UE sur les corridors écologiques et de biodiversité, faisant de cette réglementation la nouvelle priorité de l'urbanisme[2].

Cette prise en compte des préoccupations environnementales signifie le déclin de certaines théories en vigueur de longue date en matière d'urbanisme (Ascher 2000). Pour dynamiser les capacités locales, les générations suivantes d'appels à projets ont cherché à encourager la gouvernance des villes tout en maintenant l'intervention de l'État dans des domaines spécifiques, tels que les villes moyennes en décroissance comme l'illustrent les 222 Actions cœurs de villes lancées en 2018 ou, encore, les politiques de régénération des banlieues pauvres via des instruments désormais très intégrés comme les Programmes d'investissement d'avenir (PIA). Ce «gouvernement à distance» (Epstein 2005) modifie les techniques de contrôle de l'État central sur les processus décisionnels locaux en matière d'urbanisme.

En définitive, la planification centrale française reste fidèle à une gouvernance traditionnelle, dominée par une rationalité instrumentée : prise de décision de haut en bas, contrôle central, action fermée, autorité unique, style de leadership directif, des objectifs de politique formelle, comportement du système déterminé par les composantes, démocratie représentative (Allmendinger 2017). Au niveau local, en revanche, la gouvernance évolue vers une planification collaborative, c'est-à-dire une expérimentation, un processus de conception discursif et une conception de l'aménagement comme un processus communicatif impliquant la construction de multiples arènes (Healey 1992). La planification devient ainsi un système adaptatif complexe, comprenant des réseaux interdépendants, un contrôle décentralisé, un système ouvert, une autorité partagée, des interactions guidées par des opportunités, des agents élus dotés de ressources, un leadership créatif, la réalisation d'une action collective et le comportement d'un système déterminé par les interactions et la démocratie délibérative (Booher/Innes 2018).

3 Allemagne : l'ajustement des doctrines spatiales sur la voie d'une approche nationale commune du développement urbain

3.1 Le début du développement urbain moderne en Allemagne

Dans toute l'Europe, la Charte d'Athènes (1933) doit être mentionnée comme l'idée centrale qui forme la ville moderne. À l'époque des industries polluantes et de l'amélioration des possibilités de mobilité automobile, les fonctions urbaines devaient être séparées. En outre, l'industrialisation rapide a nécessité des actions pour réguler et compenser les conséquences négatives, pour fournir des logements et pour développer les infrastructures de transport.

2 Loi ALUR (loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové), 2014, Article 157.

Les conditions de vie dans les agglomérations allemandes particulièrement industrialisées se détérioraient, avec une pollution de l'air de plus en plus importante, moins d'espaces publics et verts pour se détendre et se reposer après un dur labeur. Ainsi, au début du XXe siècle en Allemagne, les espaces verts sont apparus comme un élément structurant et compensatoire de l'aménagement urbain. Les agglomérations ont commencé à s'étendre au-delà de leurs frontières administratives. Des expositions sur le développement urbain ont eu lieu en 1910 à Düsseldorf et à Berlin. Ces événements ont contribué à introduire, depuis les États-Unis vers l'Allemagne, l'idée de parcs régionaux et de corridors verts. Robert Schmidt, un célèbre ingénieur et urbaniste allemand, a appliqué ces idées à la région extrêmement industrialisée de la Ruhr et a mis en place un réseau d'espaces verts pour limiter l'utilisation incontrôlée de la ressource foncière par l'industrie (KVR 1995; Reiß-Schmidt 1996). Un autre exemple est la ceinture verte (*Grüngürtel*) de Cologne promue dans les années 1920 par le maire de Cologne (Konrad Adenauer). Fritz Schumacher a planifié cette ceinture verte pour protéger les espaces non bâtis et intégrer les installations sportives (Bauer 2014). Plus généralement, les idées de l'époque reposaient sur une tradition de parcs urbains beaucoup plus ancienne qui remontait aux siècles précédents (DGGL 2018).

En outre, l'industrialisation croissante des villes a exigé la construction de logements et un élargissement des zones bâties. Depuis le début du XXe siècle, de nouveaux modèles de développement urbain sont apparus et ont pu être transposés dans les villes allemandes. Ils ont été influencés par l'idée anglaise de la *Garden City* (Cité-jardin) (Koch 1984, cf. figure 1). Un des premiers exemples de cité-jardin avec une forte combinaison d'activités productives et de logements a été trouvé à Dresde-Hellerau (Lindner/Löhr 2008).

Une autre orientation significative a été définie par le mouvement architectural Bauhaus, une institution académique occupant alors une place importante à l'université de Weimar (plus tard à Dessau). Les architectes, urbanistes et artistes ont donné naissance à de nouvelles idées. Ils ont influencé l'architecture ainsi que le développement urbain en utilisant les nouvelles opportunités offertes par la production industrielle qui, combinée à d'autres modèles, a ouvert la voie à de grands ensembles de logements (Baumann 2007).

Ces initiatives restent aujourd'hui encore des éléments visibles des villes et des régions urbaines en Allemagne. Par ailleurs, elles reflètent deux caractéristiques très importantes du développement urbain en tant que doctrines stables : l'intégration et la prospective. L'intégration se manifeste en particulier par une planification intersectorielle, tandis que la prospective se traduit par des tentatives de conservation des espaces libres et de réaction à une croissance démographique manifestement illimitée. Ces doctrines ont accompagné le développement urbain en Allemagne au cours des décennies suivantes, seulement modifiées de temps à autre afin de les adapter aux conditions changeantes de chaque nouvelle période.

Margarethenhöhe est l'une des premières cités-jardins allemandes. Elle a été initiée et soutenue par Margarethe Krupp afin d'offrir un environnement vivable à la classe ouvrière. Les nouveaux lotissements, financés par les industriels, font partie des éléments typiques du développement urbain pendant la période de l'essor de l'industrialisation.

Figure 1 : Margarethenhöhe Essen / Source : Brigitte Adam 2017

Une troisième doctrine du développement urbain n'existait pas encore à ce moment-là : le dialogue participatif – et une planification orientée vers le processus. Au début de l'ère moderne, le développement et l'aménagement urbains étaient exclusivement considérés comme des idées et affaires de nature technique.

3.2 Reconstruction, fonctionnalité et expansion urbaine

Après la Seconde Guerre mondiale, deux Républiques allemandes éloignées politiquement l'une de l'autre ont vu le jour. Si la constitution de la République fédérale d'Allemagne octroyait de nombreuses responsabilités au niveau local, la République démocratique allemande était organisée de manière centralisée. Globalement, il y avait un manque gigantesque de logements. Dans les deux pays, la « ville segmentée et dispersée » (*gegliederte und aufgelockerte Stadt*) est devenue le principal modèle de reconstruction des villes. Proche des idées du début du XXe siècle, des quartiers verts avec moins d'immeubles à plusieurs étages ont été créés. Ainsi, notamment dans la partie est-allemande, de vastes secteurs ont été construits selon l'idée de la séparation fonctionnelle (BBR 2000).

Les anciens parcs de logements ont été reconstruits ou radicalement renouvelés. Les axes structurants et les places sont devenus de nouveaux éléments typiques des villes d'Allemagne de l'Est. En Allemagne de l'Ouest, même peu après la Seconde Guerre mondiale, le modèle de la ville axée sur la voiture est devenu prédominant. De nombreuses villes avaient été complètement détruites (par exemple Cassel) et pouvaient être reconstruites sous une nouvelle forme moderne adaptée à la croissance du transport automobile (Reichow 1959).

Au début, toutes ces reconstructions se sont plus ou moins déroulées selon un modèle de planification descendante. Mais à la fin des années 1950, l'urbanisme en Allemagne de l'Ouest est devenu un enjeu de politique publique qui a suscité de plus en plus d'intérêt et de débats publics. Un troisième élément des doctrines allemandes de développement urbain est devenu visible : la participation. En 1955 déjà, une conférence intitulée *Der Stadtplan geht uns alle an* (*«Le plan d'urbanisme nous concerne tous»*) avait suscité un vif intérêt. C'était un signal. Les citoyens devaient être directement impliqués dans les processus de planification (Albers/Wékel 2008 : 28).

Néanmoins, au cours des années 1960, dans les deux Allemagne, les villes ont prospéré et se sont étendues vers l'extérieur sans aucune résistance notable. De grands ensembles de logements ont été construits en tant que villes satellites avec de hautes tours d'habitation et des infrastructures intégrées. Ces approches suivaient l'idée de développement urbain industrialisé qui avait vu le jour dans les années 1920. Le principal modèle à l'origine de ce mouvement était *Urbanität durch Dichte* (l'urbanité par la densité). En Allemagne de l'Ouest, les maisons individuelles se sont également développées à la périphérie (BBR 2000). Une forte croyance dans les processus de croissance a soutenu l'orientation suivante.

3.3 L'ère de la rénovation urbaine et de l'euphorie de la planification

Le système et les stratégies de planification actuels sont principalement inspirés du développement urbain en République fédérale d'Allemagne. En 1960, le Parlement de la *Bundesrepublik Deutschland* (RFA – République fédérale d'Allemagne) a adopté la *Bundesbaugesetz* (loi fédérale sur la construction). Plus tard, en 1971, la *Städtebauförderungsgesetz* (StBauFG – loi sur la promotion du développement urbain) est entrée en vigueur.

Selon la Charte d'Athènes, la *Bundesbaugesetz* a mis l'accent sur une stratégie urbanistique basée sur l'idée d'un aménagement fonctionnaliste. L'aménagement comprend deux étapes, avec une différence de précision. L'approche séquentielle a caractérisé les pratiques d'aménagement depuis les années 1930 (Heigl 1984). Aujourd'hui, elles sont établies par la loi. La *Städtebauförderungsgesetz* visait la régénération et la rénovation urbaines. Au tout début, des quartiers entiers ont été supplantés par de nouvelles constructions et structures urbaines modernes. Cela a eu pour conséquence la destruction des anciens noyaux centraux et leur disparition

définitive (cf. figure 2). Les gens ont bénéficié de nouveaux logements au lieu de conserver et de moderniser les bâtiments existants, dont certains avaient une valeur historique (Zöpel 2011). Ce type de développement urbain, qui a eu des conséquences très négatives, a été appelé *Flächensanierung* (réaménagement à grande échelle des zones urbaines).

La ville a continué à être aménagée autour de la voiture et les grands ensembles résidentiels ont reçu un nouvel élan, tant en Allemagne de l'Ouest qu'en Allemagne de l'Est, où, au moins dans les années 1970, la mobilité routière a considérablement augmenté (Albers/Wékel 2008 : 39).

Nouvelle réalisation des années 1970 orientée fonctionnellement vers le commerce et les affaires et combinée à un projet vaste et ambitieux lié à la préservation de l'environnement. Des grands ensembles de logements ont été construits à l'extérieur du centre pour en compenser les déficits.

Figure 2 : Le centre-ville de Bad Godesberg / Source : Brigitte Adam 2019

À la suite des premiers grands projets de rénovation urbaine et de la *Flächensanierung* en RFA, les gens ont commencé à manifester et à protester contre la destruction et l'abandon des bâtiments et structures traditionnels (Der Spiegel 1980). L'Allemagne de l'Ouest a traversé une période où les citoyens ordinaires, en dehors du Parlement allemand, se sont fortement impliqués dans les processus décisionnels. Les lois sur le développement urbain et les processus d'aménagement ont ouvert la voie à une plus grande participation des habitants. En 1976, la *Bundesbaugesetz* a établi la participation comme la première des deux étapes de l'implication citoyenne.

Dans l'intervalle, des méthodes de planification ont été mises au point. Outre le rôle croissant de la participation, l'aménagement urbain est devenu un concept multidimensionnel, orienté vers l'avenir, la planification intersectorielle a été élargie et comprend, par exemple, la planification financière. L'approche du développement urbain a été complétée par ce que l'on appelle l'*integrierte* Stadtentwicklung (le développement urbain intégré) en tant que programme complet et informel de développement urbain – adopté par les parlements locaux, mais allant au-delà de l'aménagement fondé sur la loi. Grâce à un ensemble de méthodes de planification, la planification intégrée du développement urbain est devenue un système comprenant (Albers/Wékel 2008) : inventaire, suivi; scénarios prévisionnels; concepts, objectifs; approches formelles et informelles combinées; garantie des objectifs de planification.

La méthode de planification est apparue comme une solution complète. Il s'agissait d'un nouveau mode de planification déterminé techniquement. La recherche et la constitution d'une vaste base de données (de suivi et de prospective) ont eu une grande influence sur les programmes intégrés et l'aménagement. Les besoins des citoyens semblaient être calculables – fut-ce un pas en arrière à l'époque où le peuple était politiquement intéressé et participait? Sans répondre à cette question avec exactitude, au cours des décennies suivantes de développement urbain, ce fut le début d'un développement dialectique des méthodes de planification susmentionnées et des convictions qui les sous-tendaient. Les trois principales doctrines (intégration, participation et prospective) (également identifiées par Faludi/Van der Valk 1990) ont été déclinées en fonction des contextes de chaque époque.

3.4 De l'« aménagement par projets » au développement urbain durable

Très vite, le manque de vraisemblance des calculs et des courbes est devenu visible. La population n'a pas réagi de la manière qui était prévue, certains programmes collectifs de logements des années 1970 sont restés sans demande suffisante et les projections concernant les besoins en ressources naturelles, par exemple en énergie ou en eau potable, se sont révélées par la suite absolument irréalistes. De surcroît, l'ensemble de la planification intégrée était menacé par le manque de moyens financiers des communes (BMVBS – Bundesminsterium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung/ BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2009).

La notion de contrôle et de planification globale a été rejetée. Une nouvelle approche est née : l'« aménagement par projets» ou «projets au lieu de planification». Là encore, la participation a acquis un statut très élevé dans le développement et l'aménagement urbain, mais les problèmes découlant de la moindre importance accordée à la prospective et à la conception isolée de la planification des projets ont rapidement dû être corrigés. Karl Ganser, directeur de l'exposition internationale de la construction de l'Emscherpark (1989-1999), a fait évoluer le système de planification urbaine allemand en créant le *perspektivischer Inkrementalismus* (incrémentalisme perspectif). Il s'agissait d'une sorte de planification par projet s'inscrivant dans un cadre d'idées directrices globales et prospectives pour l'ensemble de la ville et de la région urbaine (Reicher/Niermann/Schauz 2011). Lors de l'exposition de l'Emscherpark,

ce modèle d'aménagement a été mis en œuvre en tant que grand projet pour revitaliser l'ancienne région industrielle et structurellement fragilisée de la Ruhr. La planification a été combinée non seulement avec des projets de construction, mais aussi de revitalisation par les festivals.

Le temps passant, l'Allemagne a été réunifiée et, en 1992, la Conférence des Nations unies sur l'Environnement et le Développement a donné naissance à de nouvelles idées en matière de planification : le développement durable. Dans les années 1980, la *Bundesbaugesetz* a été réformée pour devenir le *Baugesetzbuch* (loi sur la construction). L'ancienne *Bundesbaugesetz* et la *Städtebauförderungsgesetz* ont été réunies en un seul texte. À la fin des années 1990, l'objectif de développement urbain durable y a été intégré. Le développement urbain durable exige l'intégration égale des dimensions écologique, sociale et économique (et donc automatiquement une vision intersectorielle) en mettant l'accent sur la participation, les processus de dialogue et la prospective. En conséquence, le développement urbain s'est éloigné de la séparation fonctionnelle de la Charte d'Athènes pour privilégier l'idée de quartiers urbains multifonctionnels avec des liaisons courtes et piétonnières (BMVBS/BBR 2000).

La «trajectoire» du développement durable a conduit au renforcement du développement urbain intégré. Cette nouvelle approche peut être considérée comme une synthèse de la planification de projets isolés, d'une part, et de l'ancienne approche globale qui considérait l'aménagement ou les aménageurs comme des êtres omniscients, d'autre part. Le «nouveau» développement urbain intégré a été reconnu comme une stratégie de développement urbain informelle et prospective, en interaction avec les lois officielles sur la construction. Le diagnostic et le suivi-évaluation ont été renforcés. Munich, par exemple, dispose d'un système de supervision du développement durable et Berlin regroupe des données et des stratégies pour former un schéma de développement urbain «climatique» (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2011). La population est aussi de plus en plus convaincue que les données ne se résument pas seulement à des chiffres, mais qu'elles peuvent aussi être dérivées d'un contrôle local du développement urbain. Les citoyens peuvent également être des experts. La recherche – par des études ou des projets pilotes – contribue à la planification au lieu de la déterminer de manière absolue (Albers/Wékel 2008: 30).

3.5 La Charte de Leipzig dans le contexte des différents défis urbains

Le développement urbain intégré a également constitué la contribution principale de la Charte de Leipzig sur la ville européenne durable. Cette charte sur le développement urbain a été adoptée par les États membres de l'UE en 2007. Elle reflétait les doctrines spatiales (intégration, participation et prospective) et les inscrivait dans le contexte européen actuel. Ses principaux objectifs étaient de favoriser l'autodétermination et la participation des citoyens, et de promouvoir des structures multifonctionnelles, la qualification des espaces publics et l'intégration des quartiers urbains défavorisés.

Dix ans après la réunification allemande et après de nombreux efforts pour moderniser et renouveler les villes de la partie orientale de l'Allemagne, des processus de déclin urbain (y compris dans les grandes villes, comme Leipzig ou Dresde) ont débouché sur un programme commun au niveau national et au niveau des *Länder* allemands : programme de *Stadtumbau* (réaménagement urbain). La reconstruction urbaine consiste à consolider les centres-villes en réduisant le nombre de logements, principalement ceux construits à partir de *Plattenbauten* (dalles préfabriquées) situées en périphérie des villes. Entre-temps, les villes d'Allemagne de l'Ouest ont dû faire face à des problèmes similaires. Ce programme a donc été étendu à toute l'Allemagne. Afin de disposer d'un soutien financier local, un concept de développement urbain intégré a été introduit.

Le nouveau millénaire a marqué un tournant. Depuis lors, les grandes villes allemandes ont recommencé à se développer. Aujourd'hui, Leipzig est l'une des villes ayant le plus fort taux de croissance démographique. L'un des plus grands défis du moment est de proposer des logements abordables, en particulier dans les villes à forte croissance. Après des décennies de hausse, la surface de plancher par habitant décroît désormais dans les plus grandes villes allemandes (Statistisches Bundesamt 2019). Néanmoins, il y a toujours des villes en déclin (*schrumpfende Städte*) en Allemagne, surtout des petites villes dans les zones rurales, mais aussi des villes moyennes dans les anciennes zones industrielles.

Un autre programme de restructuration urbaine important, connu sous le nom de *Soziale Stadt* (ville sociale – un programme de réaménagement urbain), vise à revitaliser les quartiers défavorisés. L'observation et le diagnostic urbain révèlent des divergences problématiques et croissantes entre quartiers. Une approche très fortement intégrée est destinée à la stabilisation et à l'amélioration de la situation dans ces quartiers urbains défavorisés. Les problématiques sociales, environnementales et de logement sont prises en compte simultanément. Les plans d'action sont mis en œuvre sous forme d'approches intersectorielles avec une participation locale directe (Franke/Löhr/Sander 2000). Une fois de plus, le soutien financier est tributaire de l'élaboration de projets d'aménagement intégrés.

Les programmes susmentionnés (*Stadtumbau* et *Soziale Stadt*) font partie de l'initiative allemande d'aide à l'aménagement et au développement urbain du gouvernement fédéral et des Länder, destinée à soutenir le développement urbain au niveau local. Ils ont été lancés en 1971 dans le cadre de la loi *Städtebauförderungsgesetz* et sont adaptés en permanence en fonction de l'évolution des problèmes. Depuis 2007, ils ont été inscrits dans la *Nationale Stadtentwicklungspolitik* (Politique nationale de développement urbain) qui conjugue les efforts à tous les étages administratifs et associe les populations et les parties prenantes à la conception et à la mise en œuvre de la planification, par exemple en réalisant des projets pilotes (Nationale Stadtentwicklungspolitik 2021).

Le changement climatique impose également des solutions dans le domaine du développement urbain. Actuellement, on constate une tendance à enrichir – sans pour autant remplacer – le concept de développement durable par celui de «villes

résilientes» adaptées aux réalités de demain (Fekkak/Fleischhauer/Greiving et al. 2016). Bien que la ville résiliente soit plus fortement corrélée au changement climatique et aux catastrophes climatiques, elle ne modifie pas pour autant la priorité accordée à la notion d'intégration. En outre, l'importance des espaces verts et non bâtis est reconnue comme un facteur clé de succès. La protection du climat et l'adaptation au changement climatique, deux objectifs récents, remontent en fait aux racines du développement urbain moderne en Allemagne. En 2017, le ministère allemand du Développement urbain a publié un Livre blanc sur les «Espaces verts dans la ville» (*Weißbuch Stadtgrün*). Ce livre blanc est le fruit d'un important dialogue entre de nombreuses parties prenantes. La préparation et la mise en œuvre de ce livre ont été complétées par des projets de recherche dont le BBSR est responsable. Malgré la forte croissance de la population dans de nombreuses villes, les espaces verts et non construits doivent être préservés et aménagés. Outre leurs effets positifs sur le climat, les villes vertes renforcent leur attractivité et leur qualité de vie. De plus, les villes se doivent d'avoir une répartition équilibrée des espaces verts. Là encore, l'aspect social des espaces verts est clairement pris en compte dans le développement urbain.

4 Conclusion

La comparaison entre la France et l'Allemagne fait apparaître des caractéristiques analogues et des similitudes évidentes en matière d'urbanisme grâce à la diffusion de cadres de référence et de modèles, du moins entre la France et l'ancienne République fédérale d'Allemagne. Les principales doctrines telles que l'intégration, la participation et la prospective ont accompagné l'urbanisme dans les deux pays tout au long de l'évolution de l'urbanisme moderne. Des deux côtés du Rhin, le développement urbain a évolué d'une approche basée sur la vision fonctionnelle de la Charte d'Athènes vers une approche aménagiste plus spécifique et plus collaborative. Bien entendu, la République démocratique allemande (RDA), qui a adopté les principes de planification soviétiques, est demeurée sur une voie différente jusqu'à la réunification.

Depuis les années 1990, le développement durable est devenu un enjeu incontournable. Ces dernières années, le développement urbain a évolué de plus en plus comme un cadre de collaboration pour les autorités nationales et locales – et pour les acteurs privés également, mais sans véritable virage néolibéral comparable à celui du Royaume-Uni ou des États-Unis.

Il n'est pas surprenant de constater que les différences s'expriment par une approche plus centralisée en France qu'en Allemagne fédérale. La planification au niveau de l'État fédéral allemand a toujours impliqué de laisser les municipalités exercer leur droit de contrôle sur l'aménagement. Cependant, le *Baugesetzbuch* est mis en place par le Parlement allemand et est contraignant pour toutes les municipalités allemandes. Le niveau national exerce un rôle actif, souvent sous-estimé vu de France. De même, la décentralisation de l'urbanisme en France ne doit pas être sous-estimée par les observateurs allemands.

Des questions subsistent quant au poids de l'Union européenne. La Charte de Leipzig semble avoir eu plus d'influence en Allemagne qu'en France, où la Charte d'Aalborg est plus souvent citée. Peut-on néanmoins prévoir un processus d'européanisation de la planification par la convergence des objectifs ? Par exemple, l'Union européenne veut atteindre l'état de zéro artificialisation nette à l'horizon 2050 (EC – European Commission 2011), objectif repris par le Plan biodiversité français 2018, le *think tank* gouvernemental France Stratégie (Fosse 2019) et la très ambitieuse loi du 22 août 2021 de lutte contre le dérèglement climatique. Il est probable que ces orientations permettront, entre autres, de faire converger les stratégies de développement et les outils d'urbanisme en France et en Allemagne.

Bibliographie

Adam, B.; Fritzsche, S. (2017): The European City – a Model for Future Urban Development and its Elements, Die Erde, 143 (1-2), 105-127.
Albers, G.; Wékel, J. (2008): Stadtplanung. Eine illustrierte Einführung. Darmstadt.
Allmendinger, P. (2017): Planning theory. Londres.
Alvergne, C.; Musso, P. (2003): Les grands textes de l'aménagement du territoire et de la décentralisation. Paris.
Ascher, F. (2000): Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs. La Tour d'Aigue.
Baudelle, G. (2008): «Construire ensemble les territoires» : les transformations récentes du modèle français d'aménagement. Dans: Arnould P., Baudelle G. (éd.): Construire les territoires, Paris, 145-158. = Historiens & Géographes 403.
Baudelle, G.; Fache, J. (éd.) (2015): Les mutations des systèmes productifs en France. Rennes.
Baudelle, G.; Gaultier, G. (éd.) (2018): Les nouvelles fabriques de la ville. Objets, référentiels et méthodes. Rennes
Bauer, J. (2014): Perspektiven der Freiraumvernetzung in Köln. Dans: RaumPlanung (172). 14-19.
Baumann, K. (2007): Bauhaus Dessau. Architektur-Gestaltung-Idee. Berlin.
BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (éd.) (2000): Urban Development and Urban Policy in Germany. An Overview. Bonn. = Berichte 6.
BMVBS – Bundesminsterium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (éd.) (2009): Integrierte Stadtentwicklung in Stadtregionen. BBSR-Online-Publikation 37/2009.
BMVBS – Bundesminsterium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (éd.) (2000): Nutzungsmischung im Städtebau – Endbericht. Bonn. = Werkstatt: Praxis Heft 2.
Booher, D.E.; Innes, J.E. (2018): Planning with Complexity. An Introduction to Collaborative Rationality for Public Policy. Londres.
Brenner, N. (2004): New State Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood. Oxford.
Buchanan, C. (éd.) (1963): Traffic in Towns: A study of the long term problems of traffic in urban areas. Report to the Ministry of Transport. Londres.
Caro, P. Dard, O.; Daumas, J. (éd.) (2002): La politique d'aménagement du territoire. Racines, logiques et résultats. Rennes.
Carriou, C.; Ratouis, O. (2014): Quels modèles pour l'urbanisme durable? Dans: Métropolitiques., 25.06.2014.
http://www.metropolitiques.eu/Quels-modeles-pour-l-urbanisme.html (25.06.2014).
Certaines, J. (1988): La fièvre des technopoles. Paris.
Choay, F. (1965): Urbanisme, utopies et réalités : une anthologie. Paris.
De Roo, P. (1988): Atlas de l'aménagement du territoire. Paris.
Desjardins, X. (2017): L'aménagement du territoire. Paris.
Desjardins, X.; Géneau de Lamarlière, I. (éd.) (2016): L'aménagement du territoire en France. Paris.
DGGL – Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e.V. (éd.) (2018): Kulturelles Erbe „Gärten, Parks und Landschaften. München. = Themenbuch 13.

Direction de la construction (1974): Modèles innovation 1973 [et] 1974. Paris.
Dühr, S.; Stead, D.; Zonneveld, W. (2007): The Europeanization of spatial planning through territorial cooperation. Dans: Planning Practice and Research, 22(3), 291-307.
EC – European Commission (2011): Roadmap to a Resource Efficient Europe. Brussels: 20.9.2011, COM (2011) 571 final.
http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com (2011) 0571 _/com_com (2011) 0571_en.pdf (28.05.2021).
Epstein, R. (2005): Gouverner à distance : Quand l'Etat se retire des territoires. Esprit (11), 96-111.
Estèbe, P. (2015): L'égalité des territoires : une passion française. Paris.
Faludi, A.; Van der Valk, A. (1990): De groeikernen als hoekstenen van de Nederlandse ruimtelijke planning doctrine. Assen.
Faludi, A.; Van der Valk, A. (1994): Rule and Order: Dutch Planning Doctrine in the Twentieth Century. Kluwer. Dordrecht.
Fekkak, M.; Fleischhauer, M.; Greiving, S.; Lucas, R.; Schinkel, J.; von Winterfeld, U. (2016): Resiliente Stadt – Zukunftsstadt. Wuppertal.
https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/6614/file/6614_Resiliente_Stadt.pdf (08.01.2020).
Fosse, J. (2019): Objectif « zéro artificialisation nette » : quels leviers pour protéger les sols? France stratégie. Paris.
Fourastié, J. (1979): Les Trente Glorieuses, ou la révolution invisible de 1946 à 1975. Paris.
Franke, T.; Löhr, R.; Sander, R. (2000): Soziale Stadt - Stadterneuerungspolitik als Stadtpolitikerneuerung. Dans: AfK – Archiv für Kommunalwissenschaften. Grundlagen, Konzepte, Beispiele (39), 243–268.
Gemünd, W. (1913): Die Grundlagen zur Besserung der städtischen Wohnverhältnisse. Berlin/Heidelberg.
Gravier, J. (1947): Paris et le désert français : décentralisation, équipement, population. Paris.
Hautreux, J.; Lecourt, R.; Rochefort, M. (1963): Le niveau supérieur de l'armature urbaine française. Paris, ministère de la Construction, Commission de l'équipement urbain. Paris.
Healey, P. (1992): Planning through debate: The communicative turn in planning theory. Dans: Town Planning Review, 63 (2), 143-162.
Heigl, F. (1984): Der Städtebau des 20. Jahrhunderts – vom idealen Plan zum idealen Konzept. Teil 1. Dans: DBZ (6), 791-800.
Jean, Y.; Vanier, M. (éd.) (2009): La France, aménager les territoires. Paris.
Kanning, H.; Scholles, F.; Mancebo, F. (2023): Ville durable et participative : un concept stimulant! Dans: Gustedt, E.; Grabski-Kieron, U.; Demazière, C.; Paris, D. (éd.): Villes et métropoles en France et en Allemagne. Hanovre, 153-171. = Forschungsberichte der ARL 21.
Koch, M. (1984): Moderner Städtebau der 20er Jahre und seine ideengeschichtlichen Bezüge. Dans: disP – The Planning Review (75), 20-24.
KVR – Kommunalverband Ruhrgebiet (éd.) (1995): Kommunalverband Ruhrgebiet. Wege, Spuren. Festschrift zum 75jährtigen Bestehen des Kommunalverband Ruhrgebiet. Essen.
Linder, R.; Lühr, H. (éd.) (2008): Gartenstadt Hellerau: Die Geschichte ihrer Bauten. Dresden.
Lopez, F.; Pellegrino, M.; Coutard, O. (2019): Les territoires de l'autonomie énergétique : espaces, échelles et politiques. Londres.
Mangin, D. (2004): La ville franchisée : Formes et structures de la ville contemporaine. Paris.
Motte, A. (2006): La notion de planification stratégique spatialisée (Strategic Spatial Planning) en Europe (1995-2005). Paris-La Défense = Recherche 133.
Nationale Stadtentwicklungspolitik (2021): In Städten gestalten wir unsere Zukunft!
https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Home/home_node.html (23.04.2021).
Oblet, T. (2005): Gouverner la ville. Les voies urbaines de la démocratie moderne. Paris.
Reicher, C.; Niermann, L.; Schauz, T. (2011): Die Festivalisierungen der Internationalen Bauausstellung Emscher Park und ihrer Folgeformate im Ruhrgebiet. Dans: Altrock, U.; Kunze, R.; Schmitt, G.; **Schubert, D.** (éd.): Jahrbuch Stadtregion 2011. Berlin, 39-51.
Reichow, H. (1959): Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos. Ravensburg.
Reiß-Schmidt, S. (1996): Freiraum als regionale Infrastruktur im Ruhrgebiet. Dans: Informationen zur Raumentwicklung (4/5), 259-276.
Saint-Julien, T. (1982): Croissance industrielle et système urbain. Paris.
Scholl, B.; Elgendy, H.; Nollert, M. (2007): Raumplanung in Deutschland – Formeller Aufbau und zukünftige Aufgaben. Spatial Planning in Germany. Formal Structure and Future Tasks. Karlsruhe. = Schriftenreihe des Instituts für Städtebau und Landesplanung 35.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (éd.) (2011): Stadtentwicklungsplan Klima. Berlin.
Der Spiegel (1980): Sanierung haut den Gesündesten um. Dans: Der Spiegel (26), 22.06.1980. https://www.spiegel.de/spiegel/print/d-14326116.html (07.01.2020).
Statistisches Bundesamt (éd.) (2019): Städte-Boom und Baustau: Entwicklungen auf dem deutschen Wohnungsmarkt 2008 – 2018. Dans : Pressemitteilungen des Statistischen Bundesamts (12), 4.12.2019. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/12/PD19_N012_122.html;jsessionid=CD217058221BB38FE6A0408748EFFCFB.internet722 (12.12.2019).
Vadelorge, L. (2014): Retour sur les villes nouvelles. Une histoire urbaine du xxe siècle. Paris.
Wiel, M. (2005): Ville et mobilité, un couple infernal? La Tour d'Aigues.
Zöpel, C. (2011): 40 Jahre Städtebauförderungsgesetz – ein Grund zum Feiern? Dans: Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (éd.): Bericht zur Stadtentwicklung 2011. 40 Jahre Städtebauförderung in Nordrhein-Westfalen. Erfahrungen und Perspektiven. Düsseldorf, 15-16.

Auteurs

Dr. Brigitte Adam*, après avoir étudié l'aménagement du territoire à Dortmund (Ingénieure diplômée), a travaillé comme « employée scientifique » à l'université Carl von Ossietzky d'Oldenburg, puis comme « employée technique » à la ville de Bochum. Depuis 1992, elle travaille en tant que chef de projet scientifique au BBSR et, depuis 2016, elle est responsable de l'observation urbaine et de la végétalisation des villes au sein de la division SU 6 Observation urbaine, environnementale et spatiale. Elle a enseigné dans diverses universités allemandes sur les méthodes et les problèmes de la planification urbaine et régionale (par exemple en tant que professeure invitée au semestre d'été 2001 à l'Université technique de Munich).*

Guy Baudelle *est professeur émérite d'urbanisme et d'aménagement à l'Université de Rennes-2, titulaire de la Chaire européenne Jean Monnet et Président de l'Institut d'Urbanisme de Rennes. Ses domaines de recherche actuels sont l'aménagement du territoire et le développement urbain en France et dans l'Union européenne, ainsi que la prospective spatiale. Il a été directeur de plusieurs programmes de recherche internationaux et nationaux (DATAR, ministère de l'Aménagement du territoire, ministère de l'Écologie et du Développement durable). Il a également été Directeur du Comité scientifique de l'Agence nationale de la recherche.*

Marc Dumont *est professeur d'urbanisme à l'Université de Lille, chercheur au laboratoire Territoires, Villes, Environnement et Sociétés (TVES) et dirige l'Institut d'Aménagement Urbain et Régional de Lille (IAUL). Depuis 2001, ses travaux portent sur les politiques métropolitaines et territoriales, et sur les dynamiques des espaces périurbains. Il est co-président du projet Metropolitan Transitions (I-Site Fondation universitaire Lille Nord-Europe). Depuis juillet 2021, il préside l'Association pour la Promotion de l'Enseignement et de la Recherche en Urbanisme et Aménagement (APERAU Internationale).*