

Club Ville Aménagement
action urbaine dans les grands territoires
Réunion du 27 octobre 2003

Rencontre avec Dieter Blase : la Sarre et l'Iba Emscher Park

Dieter Blase a été responsable des projets « Travailler dans un parc » à l'Iba Emscher Park. Puis il a pris en charge un projet ambitieux à Sarrebruck, dans la perspective d'une intervention à l'échelle de la Sarre et même élargie aux rapports transfrontaliers avec la France, qui semble très difficile.

avec une certaine « distance critique », Dieter Blase résume l'aventure de l'Iba, ses méthodes innovantes, sa réussite dans la création d'une nouvelle image de la Ruhr mais aussi ses limites.

En bref, l'Iba, « exposition internationale d'architecture », a été un programme d'actions structurelles du Land Nord-Westphalie pour le bassin de la Ruhr (à l'ouest de la République fédérale). De 1989 à 1999, la somme énorme de 5 milliards de DM a été investie, deux tiers par le public et un tiers par le privé. Les objectifs directeurs : reconstituer le paysage de la vallée, préserver les monuments industriels, relancer l'emploi (« Travailler dans un parc »), moderniser les cités ouvrières. Il s'agissait de concentrer les efforts sur la partie la plus faible de la Ruhr, au nord alors que la zone sud et le centre réussissent bien.

Les méthodes :

- une petite équipe de 30 personnes assurant le pilotage des projets, un accompagnement décentralisé ;
- des processus innovants ;
- des projets plutôt que des plans ;
- la festivalisation : après 5 ans et à la fin des 10 années, des fêtes pour montrer les travaux.

Il faut insister sur le rôle d'un État fort (le Land), doté de grandes capacités d'investissement – qui n'existent plus !

Les résultats sont remarquables sur le plan culturel : plusieurs monuments industriels, transformés en lieux de culture, ont changé profondément l'image de la région et continuent à accueillir des spectacles de niveau européen. Les suites sur le plan culturel sont également intéressantes, essentiellement la Triennale, festival artistique qui a lieu entre 2002 et 2004 sur les sites de la culture industrielle. Son budget pour 3 ans représente 50 millions d'euros – auxquels s'ajoutent 50 millions pour la qualification des monuments.

Sur le site de Zollverein à Essen, des fonds publics importants ont préparé la création d'une université privée du design (un musée du design existe déjà là, conçu par Foster).

Art contemporain et patrimoine en mouvement.

Ariella Masboungi : Utiliser l'art comme une façon de donner une identité à un territoire, comment est-ce compris par les habitants de la Ruhr ?

Dieter Blase répond par un croquis de la Ruhr montrant les lignes parallèles de l'autoroute, du canal et du parc : Les terrils composent une chaîne de *landmarks*, très visible depuis l'autoroute. Ce que les habitants ont bien perçu. Le canal, ayant perdu sa fonction industrielle, est devenu un lieu de loisirs, sur lequel se greffe le parc paysager.

Bernard Reichen ajoute le thème du patrimoine en mouvement : On a mêlé la protection du patrimoine à des interventions lourdes et contemporaines, concept inédit en France où on reste incapable de promouvoir autre chose que la conservation du patrimoine à l'identique, ce qui revient à en signer la mort.

Dieter Blase : La conjonction des deux est une image de marque de l'Iba, l'intervention moderne et la rénovation de l'historique.

Autres réussites :

Le parc paysager de l'Emscher, chaîne d'espaces verts dans lesquels 800 millions DM ont été investis. La requalification de la région bénéficie aussi du traitement écologique des eaux et de la dépollution du territoire. La modernisation des cités jardins a beaucoup de succès auprès des habitants. La rénovation des 13 gares a coûté 245 millions DM. Le réaménagement des friches industrielles a créé un réseau de centres technologiques, souvent dans des bâtiments industriels réhabilités, avec un effet direct sur l'économie.

Les limites de la méthode :

Les parcs scientifiques et technologiques n'ont pas eu l'effet multiplicateur attendu sur l'emploi, faute de liens avec les universités et avec le réseau scientifique existant, plus au Sud. Quant à l'impact global que l'Iba pourrait avoir eu sur l'économie de la Ruhr, il n'a jamais été évalué.

Les partenariats avec le privé ont manqué, le privé ayant proposé presque exclusivement de réaliser des grands centres commerciaux comme le Centr'O de Oberhausen et ses 80 000 m² (puis un autre à Duisbourg et diverses extensions qui jouent la compétition entre les villes). Ce qui a des effets très négatifs dans une région en déclin, vidant les centres et y créant des friches commerciales qu'il faudrait pouvoir réaménager. C'est sans doute l'aspect le plus grave : **en apportant plus d'investissement dans la périphérie que dans les centres, l'Iba a contribué à déstabiliser le territoire.**

Ariella Masbounji insiste sur l'idée qu'agir sur les grands territoires passe par une revitalisation de l'action en ville existante pour limiter l'expansion urbaine.

Les suites de l'Iba

Un contexte difficile : l'assèchement des finances publiques depuis la réunification.

L'Iba a commencé 6 mois avant la chute du mur à Berlin et ensuite toute l'organisation financière du pays a changé : la destruction de l'économie de l'Est et la réunification ont engagé des sommes considérables, 150 milliards DM par an. Cela a asséché radicalement les investissements à l'Ouest, l'Iba restant un cas à part jusqu'en 1999. Beaucoup a été investi à l'Est mais les centres historiques, aussi beaux soient-ils, se sont vidés : les gens ont immigré à l'Ouest pour y travailler alors que les villes y manquent d'argent. Cette crise grave touche autant l'État fédéral que les Landers et les communes.

Limites politiques : le Land est revenu à une stratégie traditionnelle.

L'Iba a mené une politique d'offre, qui ne touchait pas à l'organisation politique de la région, à ses 17 communes indépendantes et faibles. Les opérations réalisées par l'Iba demandent aujourd'hui d'importantes dépenses d'entretien, auxquelles sont consacrés tous les moyens disponibles, en particulier pour l'entretien des parcs. Car la politique régionale n'a pas poursuivi la stratégie d'innovation et d'expérimentation qui investissait prioritairement sur les Pme, la culture, la coulée verte : les dirigeants du Land mènent dorénavant une stratégie exclusivement fondée sur l'investissement direct sur l'économie et les grandes infrastructures (Tgv, charbon-acier...).

Exemplarité et influence de l'Iba.

Bernard Reichen : C'était une structure d'impulsion très originale, intervenant dans un cadre précis, contre la déchéance industrielle, fondée pour 10 ans seulement, avec une dotation publique et avec l'objectif de ne pas entrer en concurrence avec les pouvoirs locaux. Stratégie absolument

contraire à la culture française où nous créons des établissements publics à durée de vie illimitée qui s'installent dans un rapport public/public. Il y a eu là une culture du projet exceptionnelle, qui donnait le sentiment palpable de faire partie d'un ensemble, d'une chaîne d'actions.

Dans la Ruhr, la politique d'impulsion a bien fonctionné parce qu'elle n'était pas en concurrence avec d'autres formes de pouvoir. Tel était l'objectif, qui a été rempli. **Mais l'urbanisme de valorisation ne peut être qu'un moment dans une histoire.**

Ariella Masboungi : L'approche remarquable du patrimoine industriel, la vision très concrète et opérationnelle du développement durable, définie comme un mode de vie et une façon d'agir, sont particulièrement intéressantes. Certes, il y a une diversité d'actions mais des enseignements en étaient dégagés, pour des stratégies qui prenaient sens – les terrils, l'Emscher, etc.

Dieter Blase rappelle les difficultés des débuts : Nous n'étions pas assurés des financements et les Villes n'ont accepté de s'engager qu'une fois les premiers grands projets réalisés, prouvant que ce programme décentralisé allait bénéficier du soutien du Land. Les approches à l'origine étaient très traditionnelles – comme les centres technologiques. Le patrimoine industriel, les paysages, sont venus après, une fois lancés les programmes obligatoires. 60% des projets réalisés n'étaient pas identifiés au début.

Sur la question de savoir si le concept d'Iba peut être utilisé à nouveau : **On ne parle plus d'urbanisme en Allemagne.** Ni conceptuellement ni financièrement. Les seuls débats et les seuls investissements en la matière concernent les grands ensembles de l'Est, qu'il est facile de démolir. S'intéresser à la ville historique serait autrement plus compliqué. Et il n'y a pas de transfert de l'expérience menée par l'Iba.

Cependant, le succès de la méthode fait référence en Allemagne sur certains points, comme la volonté de se concentrer sur des projets plutôt que sur la planification. Ou le respect du patrimoine industriel. Mais il y a aussi des échecs – comme le projet de "Industriekultur Saar" dans la Sarre. Il faut également tenir compte des différences importantes entre les régions et villes pauvres et les régions riches...

Reste une idée que personne n'a vraiment étudiée : créer une agglomération qui associerait les 17 villes de la Ruhr. Mais les 5 millions d'habitants de la Ruhr, s'ils étaient unifiés, pèseraient très lourd dans ce Land de 17 millions d'habitants. Le milieu politique et le milieu économique pourraient peut-être s'entendre sur une organisation qui regrouperaient les villes en trois agglomérations, mais le débat sur ce thème a été interrompu.

Dans les régions en déclin, il n'y a pas d'argent privé. À Sarrebruck, le marché immobilier est si dépressif que le loyer mensuel des bureaux peut chuter à 3,5 €/m². Soit une rapide destruction du capital ! Dans les régions et les villes riches on peut attendre des investissements privés, car la valeur est visible. Les régions comme la Sarre ou la Ruhr ont absolument besoin d'un secteur public fort car le marché libre ne peut rien y réguler seul et les opérations lourdes en infrastructures ne peuvent se réaliser qu'avec des fonds publics. Les stratégies changent donc fondamentalement.

À Sarrebruck, Dieter Blase dirige maintenant le Giu, en charge de la transformation d'anciens sites industriels pour y créer des emplois.

Une carte de la région de Sarrebruck permet de comprendre les enjeux de ce territoire qui englobe en réalité le bassin houiller de la Lorraine, 180 000 habitants côté lorrain, qui ne se sentent ni Français ni Allemands. La France commence à Metz, une capitale régionale qui fonctionne bien, qui a bénéficié de forts investissements, comme Nancy et Strasbourg, et qui se porte aujourd'hui beaucoup mieux que Sarrebruck, dont le centre ville est en pleine crise.

Sarrebruck se compose de 3 villes : la ville historique et baroque, la ville bourgeoise (le centre ville)

et, à l'ouest, la ville industrielle (Burbach). L'habitat s'étend dans une vallée, entouré de forêts denses. L'industrie s'est développée essentiellement sur la rive droite de la Saar. L'élément industriel domine la pensée politique, comme dans la Ruhr : le paradigme industriel bloque l'innovation.

Je dirige là une petite société, Giu (Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung, société d'aide à la création d'entreprises et d'idées innovantes), qui a pour mission de développer des sites. J'y ai transféré une partie du savoir-faire acquis avec l'Iba. Ce programme d'urbanisme et d'infrastructures cherche avant tout à revitaliser la région, avec des problématiques semblables à celles de la Ruhr – patrimoine industriel, grands sites, présence de la nature, intérêt pour le tourisme – auxquelles nous ajoutons le thème de la revitalisation du centre ville.

Créé en 1985, le Giu emploie maintenant une équipe pluridisciplinaire de 44 salariés, diplômés universitaires pour la moitié. La société appartient à 65,22% à la Ville de Sarrebruck, aux services techniques de la Ville et aux Caisses d'épargne. Son bilan : 110 millions d'euros. À son actif : 60 000 m² de bureaux et 20 000 m² d'ateliers.

Nous avons commencé avec la gestion du centre technologique de Sarrebruck puis l'action s'est étendue à tout le Land de la Sarre, au Palatinat et en relation avec nos voisins lorrains.

Les actions : décontamination et revalorisation de friches industrielles, construction de bâtiments (le Giu étant maître d'ouvrage) puis gestion de ces sites.

Les sites essentiels, dans l'ancien quartier industriel de Burbach, ont été transformés selon des principes inspirés de la Ruhr, sur le thème « Travailler dans le parc ». Par exemple, sur un site de 60 ha, 2 000 emplois nouveaux créés (dont 30% études supérieures) entre 1993 et 2001.

Ou une ancienne centrale électrique transformée en salle de spectacles (musique pop essentiellement, 2 500 places, 5 millions d'euros, soit un budget assez mince mais une réussite – le Giu reste propriétaire et loue le lieu à un gestionnaire).

Dans un ancien site de la Deutsche Bahn (société de chemins de fer, 30 ha), une grande halle de 4 ha est transformée pour abriter des locaux mixtes (ateliers et bureaux) pour petites entreprises, à des loyers très bas (3,8 € / m²). L'investissement (5,5 millions d'€ pour 8 000 m²) est privé, aidé par des subventions européennes (20%). La commercialisation des premières unités (13 prévues au total) laisse espérer un succès rapide. L'architecte, Heinrich Boll, vient de Essen et a travaillé dans le cadre de l'Emscher Park. Le siège social va également être reconverti.

Les subventions européennes ont permis d'acheter et de rénover la gare de Burbach, mais elle reste vide en attente du tram-train prévu initialement pour 2001 et annoncé maintenant pour 2006.

Dans ce quartier de Burbach vit la population la plus défavorisée de la région (tous les indicateurs le confirment, dont un taux de chômage de 25%) et le Giu a aussi pour mission d'améliorer l'habitat. Mais les moyens prévus par le Land et la Ville sont insuffisants : 3 millions d'euros pour 4 ans ! À peine de quoi repeindre quelques façades et discuter avec les gens ! Voilà où en est la politique urbaine en Allemagne, en lutte quotidienne pour sa survie. L'époque de l'Iba est bien loin...

Autre projet majeur de Dieter Blase, la requalification du centre ville de Sarrebruck.

Nos sites en périphérie de Sarrebruck rencontrent un certain succès, des emplois sont créés, mais la crise que connaît le centre pénalise gravement la ville dans sa compétition avec Metz, Luxembourg et Trèves. C'est une ville des années 50, traversée par une autoroute qui borde le fleuve Saar sur 20 kilomètres – autoroute construite dès 1960, premier cadeau offert à la Sarre lors de son entrée dans la République fédérale, devenue un grave obstacle au développement de la ville.

Le projet « Centre ville au bord du fleuve » a été développé avec l'aide d'architectes et d'urbanistes libéraux, réunis dans une sorte d'atelier d'urbanisme. Au départ nous étions très peu nombreux à être convaincus de la nécessité d'un projet, aujourd'hui la presse, la télévision et les élus le soutiennent... Le Land et la Ville s'appêtent à aller chercher des subventions à Berlin pour le réaliser.

Le projet : enterrer l'autoroute en tunnel sur 1 300 m et, sur l'autre rive, transformer la Berliner Promenade (actuellement un espace très années 50, déserté, envahi par les voitures, mais le seul où la

ville soit en relation avec le fleuve) en créant un quai qui masque l'ensemble des espaces de services et en récupérant un quai supérieur qui surplombe le fleuve.

Nous avons choisi de **concentrer là les efforts car c'est un lieu d'identité**. Là peut s'allumer un phare qui signale Sarrebruck à l'Europe. Il s'agit des rives du fleuve qui donne son nom à la ville et au Land. Rive droite se trouve le centre culturel et commercial, rive gauche le centre institutionnel (château, gouvernement, justice). Tous les éléments de représentation sont concentrés là, et l'autoroute qui les traverse en disperse la valeur.

Comment Dieter Blase peut-il proposer un projet sur un territoire dont il n'a pas officiellement la charge ?

En tant que directeur du Giu, je peux proposer des idées et des démarches innovantes. Tout le monde a aujourd'hui conscience qu'il faut faire quelque chose pour la ville et le projet peut unifier les Sarrois, autant les automobilistes que les écologiques ou les investisseurs. **Cette région industrielle n'a pas l'habitude de promouvoir des projets urbains, qu'elle attend d'abord de l'État fédéral. Changer cette approche fait partie de ma mission**. Il faut un travail de réseau, inviter des personnalités susceptibles de transmettre des références sur ce qui se fait ailleurs et renforcer ceux qui veulent agir. Cela demande beaucoup de temps et d'énergie.

Nous nous heurtons ici au primat idéologique de l'économie qui, en Europe, tend à justifier tout investissement par le nombre d'emplois créés. Le discours qui propose de revaloriser l'identité de la région pour mieux assurer son avenir ne passe pas.

Notre succès repose sur l'aménagement des sites, que nous contrôlons car nous en sommes propriétaires et maîtres d'ouvrage tout en bénéficiant de fonds européens. Nous en valorisons l'image et le prix des terrains est relevé, des emplois sont créés : cette valorisation entraîne une acceptation politique et économique. Cette première étape est facile. Mais ensuite maintenir le phare allumé, s'attaquer au centre ville en dépression, dans une région en déclin, est plus difficile. Pourtant, **concentrer nos efforts sur le centre est vital car s'il disparaît Sarrebruck disparaît aussi, avec toute sa périphérie**.

Les coûts estimés ne sont pas élevés : 110 millions € pour couvrir l'autoroute et 25 millions pour la Berliner Promenade – ce n'est pas beaucoup comparé à ce qui a été fait dans la Ruhr. Et le potentiel de revalorisation est important, compte tenu de la faible occupation actuelle des bâtiments. Techniquement le projet ne pose pas de problème particulier : l'autoroute appartient à l'État fédéral, il y a très peu de voisins et pas d'opposition. Le consensus politique n'est pas très difficile à obtenir.

Mais ce cas reste exceptionnel en Allemagne, autorisé ici par le mode de financement du Giu, qui ne touche pas de subvention mais est payé par les opérations réalisées, ce qui l'autorise à rechercher des commandes et à ouvrir son champ d'activités.

Jean-Michel Roux : Institutionnellement, le Giu a un réel pouvoir de planification, sur un territoire très vaste (250 km²), plus grand que celui de Marseille (170 km²) dont la taille est exceptionnelle en France. Il gère une série de grosses Zac, sur un territoire où il a une capacité d'initiative plus grande que celle d'une Sem française.

La personnalité et l'expérience de Dieter Blase jouent là un rôle particulier : il exerce pleinement sa liberté de proposition et, au-delà, sort de la commande explicite et du périmètre défini. C'est par exemple lui qui a proposé à son conseil d'administration d'étendre le périmètre d'intervention au Land de Rhénanie-Palatinat pour réaliser un parc scientifique à Trèves.

Des idées de coopération transfrontalière

La ville profite de la proximité de la France, l'arrivée du Tgv prévue pour 2007 (qui mettra Sarrebruck à 2 heures de Paris) ce qui encourage déjà des projets : le Giu a la charge de 12 ha au nord de la gare centrale, desservis par l'autoroute. Cette gare doit être rénovée, par une subvention de 110% – que les chemins de fer exigent pour compenser les surcoûts de gestion auxquels ils s'attendent – mais les travaux sont régulièrement retardés.

Un projet de bâtiment universitaire a été développé avec l'aide de Bernard Reichen dans le cadre de Eurozone, abandonné malgré les financements et la volonté des universitaires (le cursus franco-allemand qui existe déjà fonctionne bien) mais les États français et allemand l'ont refusé. Le site avait été choisi symboliquement, comme un des lieux les plus terribles des affrontements guerriers entre les deux pays, pour édifier un bâtiment à cheval sur la frontière et sa construction nécessitait une dérogation signée conjointement par les présidents des deux Républiques.

Autre idée abandonnée, faire de la RN3 qui conduit à Metz un axe dont la transformation serait très symbolique : elle relie toutes les communes du bassin houiller mais elle est actuellement dans un état catastrophique – dont l'abandon et le chaos sont particulièrement sensibles lorsque l'on passe la frontière.

Toujours dans cette agglomération de Sarrebruck, une étude a été menée par le Giu et l'Établissement public foncier de Lorraine pour développer un parc d'activités transfrontalier de la vallée de la Rosselle, une rivière aussi polluée que pouvait l'être l'Emscher avant l'Iba. Cette vallée relie plusieurs sites patrimoniaux intéressants, dont le musée des mines sur le carreau Wendel, au potentiel remarquable. Une réurbanisation serait possible et nécessaire autour des mines dont les derniers puits ferment en 2004. Mais seul le maire de Forbach s'y intéresse.

En quoi la problématique de la Sarre rejoint-elle celle des grands territoires ?

Jean-Michel Roux : Nous sommes ici dans une ville historiquement suburbaine confrontée à un problème de paupérisation, dotée d'un opérateur qui intervient à l'échelle de tout le territoire. Le projet de couverture de l'autoroute au centre est aussi un projet suburbain dans la mesure où il faut renforcer un centre pour structurer le grand territoire.

Bernard Reichen : La démarche sur une friche industrielle est très différente de celle que l'on peut mener dans un site où la valeur permet de réurbaniser. Il ne s'agit pas de reconquête mais de maintenir une vie. L'action du Giu consiste à **maintenir une démarche urbaine, une qualité architecturale et culturelle, dans un territoire qui évolue à l'inverse**, ce que l'on n'a pas su faire en Lorraine.

Ariella Masbounji : Dieter Blase montre une action sur une ville éclatée, sur un territoire vaste et en mauvais état. Il y intervient avec les outils de l'urbanisme – transformation de friches, infrastructures... En quoi est-ce différent et nouveau ? D'abord par le fait de **s'occuper d'un territoire auparavant laissé à l'abandon**. Ensuite par la légèreté de l'intervention et non par une transformation luxueuse – on se contente de mettre en état pour accueillir des activités, sans investir autant que dans les centres villes. Enfin, on intervient sur les liens, sur ce qui relie les fragments.

François Tirot : Tout projet a pour but de créer une valeur et de déboucher sur une identité. Ensuite il faut que ce projet soit approprié, par les institutions comme par les habitants. Ce qui pose la question de son échelle – **un projet sur un vaste territoire est plus difficile à approprier par les habitants et il est plus complexe d'y mobiliser une institution**. Le grand territoire pose aussi un problème de gestion, et souvent les projets achoppent dans la mesure où la gestion des espaces est coûteuse. En compensation, la notion de grand territoire peut susciter des solidarités, créer des liens entre plusieurs lieux valorisés.

Michel Rousselot suggère une approche par stratégie de développement : On parle de multiples projets particuliers chargés de concrétiser une vision globale du territoire, une vision de l'avenir. Ainsi la question se pose de formuler une stratégie, donc qu'un acteur le fasse. Des territoires vastes font apparaître certains problèmes de façon plus claire mais les questions institutionnelles y sont difficiles à maîtriser. Il faut un certain équilibre entre l'ambition, la cohérence de la stratégie, la nécessité d'impliquer des lieux qui couvrent cette stratégie, et les risques à trop élargir les territoires.

L'urbanisme incrémental est une leçon de modestie pour les planificateurs impénitents que sont les Français. Modestie parce qu'il faut toujours avoir le souci du concret, de ce qui est réalisable et de ce que permet le marché. La bonne réponse est de faire des allers et retours entre la stratégie, qui donne

des idées de projets, et les projets concrets qui donnent forme petit à petit à une stratégie.

Débat sur les spécificités de l'action sur les grands territoires

Christian Devillers propose une définition de l'urbanisme des grands territoires en trois thèmes, à la lumière de l'expérience de Dieter Blase :

La question de l'identité : généralement, les grands territoires n'existent pas a priori, mais existent à travers une vision, une politique qui les constitue comme lieu de projet. L'urbanisme des grands territoires, au fond, consiste d'abord à les faire exister, en les nommant et en les désignant comme territoires de projet. Puis à y créer de la valeur, en changeant profondément les rapports qu'entretiennent les habitants et les acteurs à leur territoire.

La question de la discontinuité et de la dispersion, par opposition à la continuité et à la saturation qui caractérise les villes constituées : dans les grandes ZAC telles que Paris Rive gauche ou Boulogne Billancourt, on raisonne toujours en fonction d'une saturation future du territoire, même à long terme. La création de valeur par le projet sera globale, totale. Ce qui renvoie au mythe fondateur de l'urbanisme, l'addition des projets finissant par générer une amélioration généralisée du monde... Ce qui évidemment n'est pas la réalité, puisque ce qu'on réalise d'un côté n'est pas fait de l'autre et que les développements sont inégaux. Intervenir par dispersion suppose de ne plus considérer l'espace en tant qu'étendue mais comme un semis, de choisir des points sur lesquels agir, en obéissant à des logiques, à des objectifs politiques, économiques, éthiques... Ces thèmes communs forment l'ossature du projet – qui est plus une thématique qu'un tracé.

La question des réseaux : ce sont toujours des réseaux qui relient ces points, ces lieux ponctuels. Ces réseaux sont matériels (transports), immatériels (services culturels) ou spatialisés (des parcs, comme l'Emscher Park).

Bert Mc Clure encourage à envisager les effets engendrés par les interventions urbaines :

Un territoire est une sorte de grande galette, dont les différentes épaisseurs correspondent à différentes valeurs et qui est en évolution constante. Le fait d'agir sur un de ses aspects est un agent de changement pour les autres secteurs non traités. Par exemple le projet sur les terrains Renault fait baisser la valeur des terrains hors du périmètre d'intervention et crée des problèmes qu'il va falloir prendre en compte... Ou construire un échangeur d'autoroute, destiné à améliorer l'accessibilité, entraîne une baisse des terrains devenus moins accessibles. Revaloriser un centre ville a un impact sur l'ensemble de l'environnement. Aux États-Unis, un centre commercial en crise a été transformé en quartier, avec la construction de logements sur le parking et l'arrivée de transports collectifs ; parallèlement, l'évolution des commerces du centre ville était étudiée... Traiter un territoire suppose de ne pas seulement envisager les problèmes du moment mais de tenter une approche prospective qui identifie les problèmes et les potentialités engendrés par nos actions.

Bernard Reichen revient sur l'échelle du territoire, les réseaux et la nécessité de travailler sur le vide :

L'intérêt de l'Iba tient dans le croisement des niveaux de projets, en particulier l'intervention sur le vide – dépollution, hydrologie etc – qui était en elle-même un projet. Lorsqu'on travaille sur cette mosaïque, qui correspond aux réseaux dont parle Christian Devillers, ce vide est-il un projet, un règlement ou rien du tout ? Dans les Padd ou les Scot, cette question est récurrente : une fois étudiés les Plu, la cohérence entre les communes devient-elle un projet ? Ce qui touche évidemment les réseaux mais aussi les questions comme l'hydrologie - par exemple à Montpellier, il faudrait prévoir pour protéger réellement la ville un bassin de rétention d'eau en amont, ce que ne permet pas la simple application des règlements ramenés à l'échelle des projets urbains communaux. Un projet à l'échelle du territoire, s'appliquant sur le vide, représente une réelle inversion du regard : sait-on faire un projet urbain à partir du lien et non pas des éléments de mosaïque ?