

VILLE DÉSIRÉE VILLE DURABLE

un projet à partager



DOCUMENT
INTRODUCTIF

LES VILLES
AU DÉFI DU
DÉVELOPPEMENT
DURABLE



9

VILLE DURABLE,
INNOVATIONS
SOCIALES ET
GOUVERNANCE



19

INGÉNIERIE
URBAINE ET
NOUVEAUX
MOYENS D'ACTION



37

Techni.Cités

Supplément au numéro 194 du 8 septembre 2010

Le réseau des agences d'urbanisme

La fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) rassemble 52 associations, organismes partenariaux chargés des études de planification et d'aménagement dans les agglomérations françaises.

Les agences d'urbanisme associent autour des collectivités locales concernées, l'État et les autres partenaires du développement en vue d'une plus grande coordination et de l'harmonisation des politiques publiques dans les territoires urbains.

La FNAU est une association d'élus qui offre aux responsables de l'aménagement des agglomérations un lieu de dialogue et d'échanges sur les questions urbaines. Elle participe aux grands débats nationaux ou internationaux sur l'avenir des villes et le développement des territoires.

Le réseau technique de la FNAU rassemble 1 600 professionnels, très au fait des réalités locales. La fédération leur permet de disposer d'un espace de rencontres et d'un réseau d'échanges où ils peuvent mutualiser leurs informations et se mobiliser sur des projets collectifs. La FNAU assure, avec le concours des agences, l'animation de nombreux « clubs » techniques : planification, transports, habitat, environnement, économie...

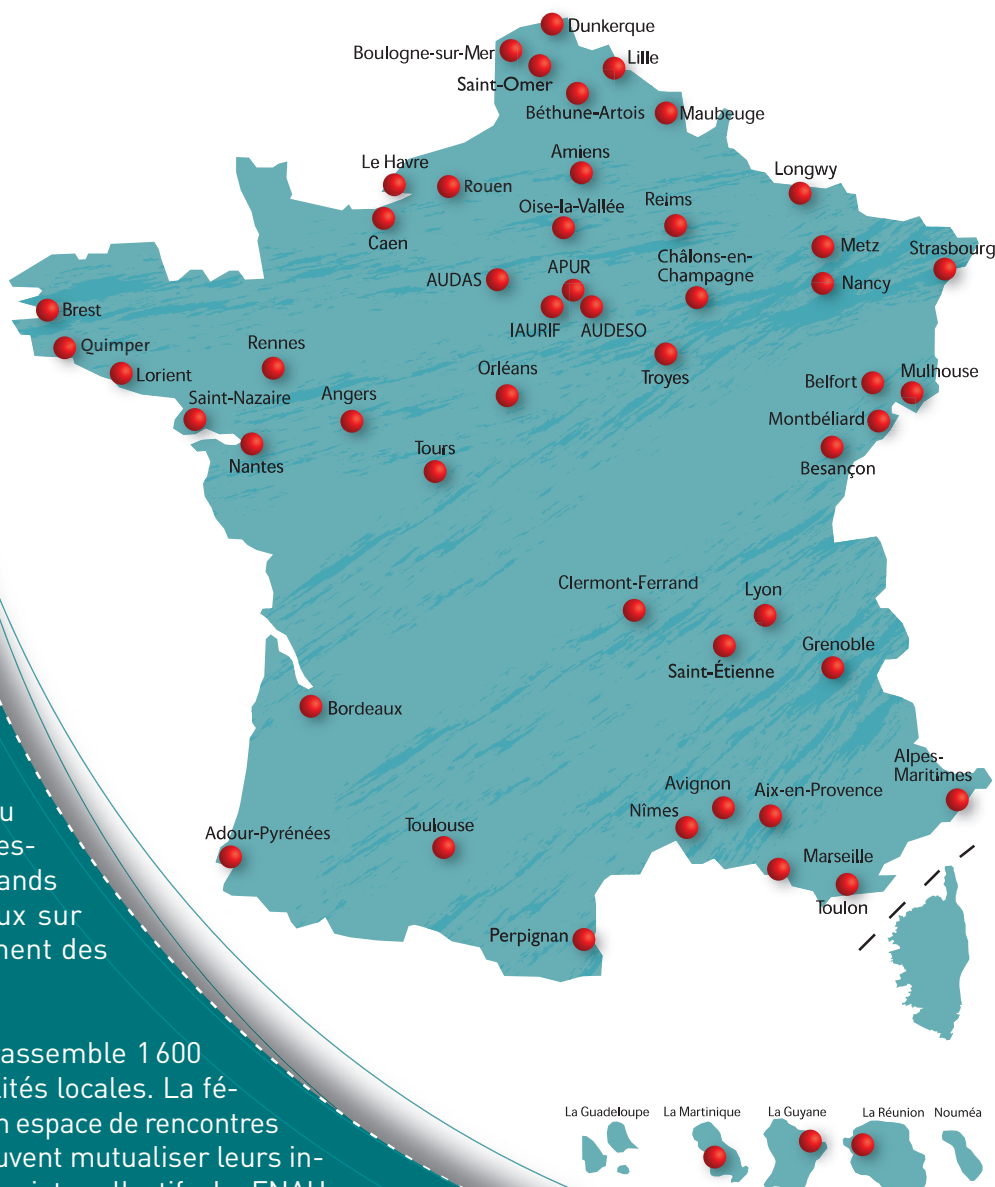
Elle organise chaque année une rencontre nationale centrée sur un thème d'actualité et ouverte à tous les responsables politiques et professionnels intéressés. Elle diffuse régulièrement le résultat de ses travaux et de ses réflexions dans des publications spécialisées ou sur ses sites Internet : www.fnau.org et www.fnau-international.org

La FNAU entretient des relations suivies avec les grandes associations françaises d'élus qui se préoccupent d'aménagement et de développement urbains. Elle a noué avec certaines d'entre elles des accords particuliers de coopération.

Enfin, la FNAU contribue à développer parmi les élus et les techniciens chargés de l'aménagement des agglomérations françaises une culture professionnelle commune, fondée sur la recherche de la transversalité, la volonté de partenariat et l'exigence de développement durable.



Le réseau des agences d'urbanisme



1 rue de Narbonne

75007 PARIS

Tél. : 33 (0) 1 45 49 32 50

Fax : 33 (0) 1 45 49 94 46

Mél : fnau@fnau.org

Web : www.fnau.org



La ville durable, une valeur commune

Le développement durable est aujourd'hui une valeur commune qui sous-tend les initiatives de tous les acteurs de la société, en France comme en Europe : États, autorités locales, milieux économiques et professionnels, associations, habitants... C'est indéniablement dans les villes, où vivent les trois quarts de la population française, qu'il trouvera sa concrétisation la plus efficace. Les villes cristallisent en effet les potentialités et les contradictions de notre monde. La « ville durable », appréhendée dans toutes ses dimensions, économique, environnementale, sociale mais aussi culturelle, doit inspirer l'ensemble des politiques publiques. Elle sera au centre des débats de la XXXI^e rencontre nationale que la FNAU organise à Rennes au mois d'octobre sous le titre « Ville désirée, ville durable, un projet à partager ».

L'émergence du concept de « développement durable » s'est faite progressivement depuis une trentaine d'années, depuis la conférence internationale de Vancouver en 1976 ou le Sommet de la Terre de Rio de Janeiro en 1992, jusqu'au Protocole de Kyoto de 1997 ou encore le Sommet mondial du Millénaire à Johannesburg en 2002. Au plan international, et en dépit d'avancées sans doute insuffisantes, le récent accord de Copenhague a confirmé la volonté des États de lutter contre le changement climatique avec l'objectif de ne pas dépasser un réchauffement de deux degrés d'ici à 2050. De même, la démarche née à Leipzig en 2007 avec la Charte des villes durables, prolongée à Marseille en 2008 par une Déclaration commune des ministres chargés du développement urbain, a conduit à proposer à Tolède, en juin dernier, un « cadre de référence » de la ville durable. Enfin, en France, la mise en œuvre du « Grenelle de l'environnement » est une démarche ambitieuse, destinée à mettre en conformité avec les exigences du développement durable, le cadre législatif, réglementaire, fiscal et opérationnel des politiques publiques territoriales.

Dans ce contexte, la FNAU a publié plusieurs documents de référence et des avis qui ont alimenté les réflexions des pouvoirs publics. Les agences d'urbanisme doivent à présent élargir leurs domaines d'intervention à l'ensemble des questions économiques, sociales et environnementales, et devenir les outils privilégiés d'ingénierie territoriale de la « ville durable ». La rencontre de Rennes illustrera cette ambition et concrétisera ce changement de posture. Elle offrira l'occasion de valoriser l'expertise, les modes de faire et les pratiques des agences dans l'exercice délicat qui consiste à faire passer dans la réalité les principes du développement durable.

Afin de nourrir ces réflexions, la FNAU a organisé en mars dernier un séminaire préparatoire réunissant des experts, universitaires et professionnels, dont on trouvera ici l'essentiel de la matière. Accompagnés de quelques éclairages complémentaires, ils constituent la trame de ce document introductif, amorçant les débats de Rennes dont je ne doute pas qu'ils seront riches d'enseignements.

ANDRÉ ROSSINOT
maire de Nancy,
président de la FNAU



6 AVANT-PROPOS

9 LES VILLES AU DÉFI DU DÉVELOPPEMENT DURABLE : RISQUES ET OPPORTUNITÉS

10 *Nouvelles mobilités : vers une ville numérique durable*
par BRUNO MARZLOFF

14 *Nourrir un imaginaire du long terme*
par PIERRE RADANNE

17 *Zoom Vers un habitat post-carbone : l'expérience anglaise*

19 VILLE DURABLE, INNOVATIONS SOCIALES ET GOUVERNANCE

20 *L'urbain durable entre hybridité et gouvernance*
par MARTIN VANIER

24 *Quartiers durables : quels enjeux sociaux ?*
par TAOUFIK SOUAMI

28 *Rompre avec l'« éco-fonctionnalisme »*
par MICHEL BONETTI

31 *Pauvreté et ville durable, quelles interactions ?*
par JULIEN DAMON

35 *Zoom Vers une mobilité plus durable dans les villes du Sud ?*



37 INGÉNIERIE URBAINE ET NOUVEAUX MOYENS D'ACTION

38 *La ville durable entre contradictions
et transversalités*

par JEAN-MARC OFFNER

41 *L'urbanisme opérationnel
à l'aune du développement durable*

par THIERRY VILMIN

44 *Un référentiel d'action européen
pour la ville durable*

par BRIGITTE BARIOL

47 *Zoom Les villes françaises renouent
avec leur nature*

49 *Zoom Rennes fait le pari
d'une « ville sans banlieue »*



51 LA VILLE DURABLE DANS LES TRAVAUX DES AGENCES D'URBANISME

54 PROGRAMME DE LA RENCONTRE DE RENNES



Aujourd'hui, bon nombre d'enjeux du développement durable apparaissent au premier abord pour les habitants plutôt comme des contraintes que comme des aspirations. La ville de demain pourra-t-elle à la fois être « durable » et répondre aux attentes des habitants ? C'est la question centrale qui sera posée à l'occasion de la prochaine rencontre nationale des agences d'urbanisme.



VILLE DURABLE : UN DÉSIR À PARTAGER ?

PAR MARCEL BELLIOU
délégué général de la FNAU
LAURENT GIVORD
directeur de l'Audiar*
ALAIN LALAU-KERALY
directeur adjoint de l'Audiar

* Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise.



« La ville durable est celle où l'on désire vraiment vivre. À nous d'en trouver les formes ! »

La ville compacte – qu'on ose à peine appeler « dense » tellement ce mot a mauvaise presse – vient contrecarrer le désir de maison individuelle. La part des logements collectifs ne cesse de diminuer en France depuis trente ans. Les logements à basse consommation ou à énergie positive sont le rêve de beaucoup. Mais leur coût est tel aujourd'hui qu'ils sont presque toujours l'apanage des classes aisées, à l'exception de quelques opérations sociales. Et que faire des logements anciens « énergétivores » d'après-guerre ou des pavillons des années 60-70 ? À quel prix les remettre aux normes ? Deviendront-ils les nouveaux lieux de relégation des plus pauvres ?

CHANGER NOS PRATIQUES

De nombreuses questions se posent si l'on veut partager le projet d'une ville durable où l'on veut vivre. Ainsi, la dématérialisation toujours plus forte de l'activité, avec les exigences de compétences toujours plus élevées qu'elle induit, ne risque-t-elle pas d'aggraver la coupure entre des actifs insérés dans des emplois recherchés et stables et un nombre croissant de précaires ?

La nécessaire réduction de la mobilité motorisée individuelle va bousculer plus de cinquante ans de culte voué à l'automobile, un mode de déplacement qui offre un tel sentiment de maîtrise et de liberté que même la prise de conscience accrue des enjeux environnementaux n'arrive pas à en changer les représentations.

La fin de l'énergie bon marché et l'épuisement de certaines ressources conduisent enfin à revoir des modes de consommation fondés sur la croissance perpétuelle, le « toujours plus, toujours nouveau, toujours plus varié ». C'est un siècle d'habitudes qui est ainsi remis en cause.

Pour avoir quelques chances de succès, le projet d'une ville désirée et durable doit donc être partagé par tous, classes sociales et générations. Si cette orientation fait apparemment consensus, au moins dans les discours, elle est battue en brèche dans la réalité par un système de production et des mécanismes sociaux qui privilégient la performance individuelle et sacralisent la concurrence plutôt que la coopération. C'est ainsi que les inégalités continuent à se creuser aussi bien entre pays riches et pauvres qu'au sein des sociétés développées où les laissés-pour-compte sont de plus en plus nombreux, malgré les transferts sociaux.

UNE RÉVOLUTION CULTURELLE

Les défis sont considérables. La société et la ville de demain seront fondamentalement différentes de celles d'aujourd'hui. Ainsi l'usage d'un bien sera-t-il de plus en plus dissocié de sa propriété. Et le bien-être, mesuré actuellement par le seul biais du produit intérieur brut, ne pourra plus être réduit à l'accumulation de biens et à leur renouvellement incessant.

La prise en compte simultanée des aspirations et des contraintes va conduire à une « fabrique de la ville » beaucoup plus intégrée. Le partage et la mise en commun deviendront de plus en plus la règle pour l'humanité qui, comme le souligne Pierre Radanne dans ce numéro, constate qu'elle vit sur une planète finie alors que, depuis deux siècles, elle la considérait comme infinie. Chacun individuellement – mais aussi la société dans son ensemble et chaque collectivité – est appelé à une véritable révolution culturelle.



VILLE DÉSIRÉE, VILLE PARTAGÉE

Comment aller vers cette « ville désirée » qui soit à la fois une « ville durable » ? Les incantations qui cherchent à effrayer ne peuvent conduire qu'à l'immobilisme : la peur ne fait pas avancer. Les normes ou l'autoritarisme ne peuvent que conduire à l'exacerbation des conflits, tant les changements à engager sont profonds et touchent à l'intimité de chacun de nous. Il faut mettre la société tout entière en mouvement. Cela impose d'aller vers une « ville partagée » à la construction de laquelle chacun est invité. Mais comment y parvenir ? Construire la ville durable interroge la gouvernance et la démocratie. De profonds conflits d'intérêt subsistent entre pays (que révèle l'échec du Sommet de Copenhague, par exemple) et entre groupes sociaux. Il en est de même au sein des agglomérations. Car les « usagers » de la ville se réduisent de moins en moins à ses seuls habitants.

Les intérêts des divers acteurs de la ville peuvent en effet être contradictoires. Il nous faut donc, pour bâtir la ville avec eux, en réaliser « l'équilibre des intérêts », sans négliger pour autant ceux des générations futures. La participation directe aux décisions qui concernent la cité fait partie de cette nouvelle gouvernance dont la ville durable, celle où l'on désire réellement vivre, doit se doter. À nous d'en trouver les formes !

MOBILISER LA POPULATION

Pierre Radanne insiste sur le fait que, dans l'avenir, « la qualité de la vie humaine sera irrémédiablement liée à la capacité de l'homme à ménager sa planète ». Or les individus sont responsables de la moitié des émissions polluantes. Ainsi, « sans projet commun, l'humanité court assurément vers l'individualisme et le conflit ». La participation des habitants aux décisions est à l'ordre du jour, pour que celles-ci n'apparaissent pas uniquement comme des contraintes venues d'en haut, sans effet sur les changements de comportements.

Les élus politiques expliquent en général qu'ils la pratiquent, mais cette mobilisation des habitants consiste rarement en une vraie coproduction où l'ensemble des acteurs se reconnaît. C'est pourtant bien là l'enjeu. À partir des nombreuses expériences menées sur le terrain, une culture de la coproduction de la ville est à construire.

UNE POLITIQUE INTÉGRÉE

Notre esprit cartésien nous pousse à séquencer nos pratiques. C'est par exemple le cas dans la construction où interviennent successivement l'architecte, le bureau d'études techniques puis les entreprises. Chacun hérite ainsi de contraintes provenant de décisions prises en amont, sur lesquelles il n'a plus prise. Cela conduit chaque intervenant à un repli jaloux sur sa compétence technique qui ajoute de la complexité et entraîne, au fil du projet, une inflation des coûts.



Les relations entre les générations constituent l'un des éléments du « vivre ensemble ».

Dans la fabrication de la ville également, les visions sectorielles ont du mal à se rencontrer. Elles interviennent dans un cadre avant tout normatif et rigide, qui ne peut guère fonder une envie de projet et qui handicape la coproduction de l'espace urbain. Le Grenelle de l'environnement et, dans la période précédente, la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) avec les schémas de cohérence territoriale (SCoT), cherchent à promouvoir la construction de projets plus transversaux et mieux intégrés. Mais d'importants progrès sont à accomplir en France dans ce domaine, notamment en s'inspirant de certains de nos voisins européens, et en particulier les pays du Nord.

UNE DÉMARCHE « APPRENANTE »

Concevoir la ville de demain, à la fois désirée et durable, représente un changement radical par rapport à la situation d'aujourd'hui. Le chemin pour y parvenir est ardu. Le renouvellement de nos façons de faire s'appuiera sur l'exploration de nombreuses voies, même si certaines d'entre elles peuvent conduire à des impasses. Il faut expérimenter, avancer, puis tirer des enseignements des progrès comme des erreurs dans une « démarche apprenante » et progressive.

La capitalisation de ce processus peut notamment s'appuyer sur le « cadre de référence » de la Charte de Leipzig que l'Europe est en train d'élaborer pour aider les acteurs à piloter et suivre les politiques et les projets qu'ils mènent pour promouvoir un développement plus durable.

La prochaine rencontre nationale des agences d'urbanisme s'attachera justement à voir comment la ville de demain peut être construite avec l'ensemble des acteurs et la population pour mieux répondre aux besoins de nos concitoyens tout en relevant les défis du développement durable. ■

LES VILLES AU DÉFI DU DÉVELOPPEMENT DURABLE : RISQUES ET OPPORTUNITÉS

Dans l'adoption d'une attitude « écoresponsable », les intérêts contradictoires qui se sont exprimés lors du Sommet de Copenhague, comme ceux qui traversent nos sociétés, laissent présager d'un difficile combat. On ne peut imposer la « frugalité » partout et le chemin pour la ville durable, s'il repose sur des injonctions morales, ne sera le fait de quelques-uns d'entre nous seulement. Les gestes environnementaux des ménages français, toutes les enquêtes le montrent, restent liés à une certaine aisance sociale.

Ainsi en est-il de la mobilité motorisée, un droit revendiqué qui concentre le tiers du CO₂ en milieu urbain. Choisie ou subie, elle ne cesse de se développer. Ajouter des infrastructures aux infrastructures n'est guère durable. Il faut réfléchir à des solutions alternatives, nous dit Bruno Marzloff. L'une se distingue entre toutes : elle consiste à éviter de se déplacer. Elle deviendra réalité grâce aux technologies numériques, assure-t-il. Une data city qui optimisera toutes les transactions. Mais ne s'agira-t-il pas d'une nouvelle forme de la « ville à deux vitesses » tant redoutée ?

Pour Pierre Radanne, le défi est encore plus large : il est planétaire. Devant l'ampleur des enjeux – une croissance démographique qui nous conduira à dix millions d'habitants sur terre en 2060 –, la qualité de la vie humaine sera immédiatement liée à la capacité de l'homme à ménager sa planète. Les standards d'émission ou de consommation énergétique ne seront plus à atteindre, mais tout simplement imposés. Pour sauver le monde d'une « guerre des ressources » et préserver les conditions de la paix, c'est une prise de conscience planétaire et collective qui est nécessaire.

Ce projet commun se construira en allant chercher l'adhésion des citoyens, qui devront sans doute choisir entre être victimes ou acteurs, dans une société où l'individualisme devra laisser place à l'intérêt général. En Occident et en France, tout particulièrement dans les villes, il s'agira de rendre désirable la densité de l'expérience vécue, où la capacité d'échange avec l'Autre devient le moteur de la qualité de vie. Mais l'humanité tout entière doit apprendre à ménager à la fois son espace, ses ressources et ses relations avec l'Autre.

Ces défis sont gigantesques. Substituer à la logique prédatrice du projet à court terme un projet de prospérité sans croissance, comme le propose le commissaire européen au développement durable britannique Tim Jackson, semble très loin d'être évident. La « ville durable » européenne s'y engage à sa façon, en articulant des objectifs d'ordre planétaire avec les spécificités locales qui fondent son identité. Cet engagement révèle toutefois de nombreuses contradictions. Face au nouvel évangile technocratique, qui risque d'aboutir à une « écologie de standing », comment construire le projet collectif indispensable à notre avenir ?



10 NOUVELLES MOBILITÉS : VERS UNE VILLE NUMÉRIQUE DURABLE

14 NOURRIR UN IMAGINAIRE DU LONG TERME

17 ZOOM VERS UN HABITAT POST-CARBONE : L'EXPÉRIENCE ANGLAISE

LES VILLES AU DÉFI DU DÉVELOPPEMENT DURABLE : RISQUES ET OPPORTUNITÉS

L'émergence du numérique ouvre des perspectives nouvelles à la ville, instaurant des « solutions d'évitement » des déplacements entrant en résonance avec les objectifs de développement durable, explique l'auteur. Cette évolution est irrésistible, mais elle devra être canalisée. Ainsi la « ville sensible » prendra-t-elle appui sur la « libération » des informations utiles à tous, dans le sillage du data.gov, un mouvement issu des États-Unis...



NOUVELLES MOBILITÉS : VERS UNE VILLE NUMÉRIQUE DURABLE

PAR BRUNO MARZLOFF

Sociologue et auteur d'ouvrages sur les mobilités et les villes de demain, dont Pour une mobilité plus libre et plus durable (avec Daniel Kaplan) et Le 5^e écran ; les médias urbains dans la ville 2.0 (éd. Fyp, 2009), il dirige le Groupe Chronos.

L'ensemble des acteurs de la ville partage désormais une même volonté et une même capacité à admettre les injonctions du développement durable, développant progressivement des pratiques fondées sur les « maîtrises d'usage ». Le cours de la modernité s'en voit modifié. Celle-ci n'a désormais plus comme postulat une croissance organique du territoire, donc des déplacements et des infrastructures physiques. Car des règles nouvelles prévalent pour ménager toutes les ressources de l'espace urbain. La société devient comptable du temps de chacun, du « temps de la ville » et de ses mobilités.



Le partage public de l'information va donner naissance à une véritable *Data City*.

LA « CITÉ DU STRESS »

Le mythe de l'élasticité illimitée de la ville a vécu. Aujourd'hui, les travailleurs vivent de plus en plus souvent une inflation insupportable de déplacements dans le cadre d'une « cité du stress ». La mobilité, devenue contrainte, se trouve ainsi dépossédée de la notion de liberté qui lui était attachée, tandis que le droit à la mobilité – la mobilité choisie – doit être consolidé et élargi. En matière d'infrastructures, la congestion des réseaux routiers gangrène le transport public. L'automobile n'est plus la réponse universelle et l'inadaptation de l'offre de transport à la demande est criante dès que l'on quitte les villes centres. Au découplage entre la démographie et la consommation du territoire répond une extension infinie des déplacements. Mais l'économie des territoires n'a plus les moyens de suivre la logique d'incrémentation des infrastructures de transports qui nourrit cette inflation. Un changement radical de posture est nécessaire : il conduit à changer le sens même du mot « mobilité », à le décliner au pluriel et à envisager d'autres gouvernances pour affronter ces défis.

Face à l'héritage de la ville fonctionnelle et à l'écartèlement vécu entre la résidence et les fonctions du quotidien, des mixités urbaines inédites s'appuient sur la proximité pour imaginer d'autres accès aux ressources, donnant naissance à une « architecture du quotidien ».

Quant à l'« architecture du territoire », elle impose la métropolisation et un dispositif radioconcentrique de zones de déplacements. Dans le cadre de ces deux configurations, le jeu des *hubs* et des réseaux physiques et numériques sera le socle de nouvelles mobilités. Pour sa part, l'« architecture numérique » se met en place, tant pour les réseaux (internet et téléphonie) que pour les terminaux (cartes à puces, téléphone mobile ou écrans de la ville...). Elle s'imposera comme le siège de la maîtrise des flux. Enfin, des régulations s'adosent à l'architecture du « temps de la ville » pour optimiser les ressources disponibles. Ces diverses formes d'architecture constituent autant d'opportunités d'innovations au sein de nouveaux jeux d'acteurs.

DES MOBILITÉS PLUS INNOVANTES

Les démarches traditionnelles de mobilité devenant obsolètes, de nouvelles approches se font donc jour. L'approche conservatrice était basée sur des infrastructures « dures » qui ne suffisent plus aujourd'hui. Même « propre », la voiture n'est pas la solution si le cœur du problème est précisément l'ajustement de la taille du parc automobile. En revanche, de nouvelles utilisations peuvent naître avec l'élargissement de l'offre, avec le partage des usages de la voiture ou de la voirie, générant des gains de productivité et de nouveaux modes de régulation. En outre, les infrastructures numériques peuvent distribuer des services et, sans forcément se substituer aux infrastructures physiques, en optimiser l'utilisation. Les réseaux numériques, en aménageant le quotidien à distance, peuvent permettre d'éviter ou de soulager les déplacements par le développement du e-commerce, du télétravail ou de l'enseignement à distance...

Le monde de demain ne sera néanmoins pas entièrement virtuel. Les autorités doivent juguler les foyers d'inflation des déplacements (et donc l'étalement urbain) et veiller à l'équilibre permanent des modes de transport et au juste partage de l'espace public. Cela ne manquera pas d'affecter la place de l'automobile, singulièrement, dans le stationnement. Les contraintes du développement durable et la recherche de productivité des entreprises, qui conduisent à limiter le temps perdu des salariés dans leurs déplacements, poussent à l'innovation. Celle-ci appelle une lucidité et un courage, de la part des entreprises, mais aussi des autorités publiques, qui devront déplacer le champ des compétences et investir davantage sur l'immatériel – et par conséquent de la part des politiques. Or, ces derniers manquent encore à l'appel.

VERS UNE VILLE NUMÉRIQUE VIVABLE ?

Le « web 2.0 » va bouleverser les modes de gouvernance dans la ville. Habités des outils d'autonomisation et d'implication éprouvés sur internet, les usagers entendent les mettre à profit dans la ville et s'inviter dans le dispositif. De leur côté, les générateurs de mobilité ●●●



mobile au vélo, en passant par l'espace public et le temps, le web mobile collaboratif, qui connaît un essor fulgurant avec le développement des téléphones portables de troisième génération, améliore déjà l'usage de la ville en contribuant à préserver les ressources collectives (l'énergie, les territoires, les infrastructures, voire les budgets des collectivités), aussi bien que les ressources individuelles comme le temps ou le budget des ménages.

“ L'apparition du numérique ouvre des perspectives nouvelles à la ville... ”

Cette « ville vivable », reconstruite sur le local et la notion de voisinage, encourage la « marchabilité »² et privilégie les modes doux de déplacement ou les modes de transport partagé. Elle appelle des concertations et un rééquilibrage des

pôles d'attraction, aujourd'hui disproportionnés, qui est devenu indispensable au regard d'une inflation des mobilités montrant clairement ses limites. Les données « ouvertes » qui s'échangent façonnent une nouvelle société qui s'efforce de résoudre les complexités issues de l'offre enrichie de déplacements. L'objectif principal de cette « e-ville » reste bien de réduire les mobilités subies pour développer les mobilités choisies...

●●● (hôpitaux, stades, entreprises, commerces...) attendent des solutions de productivité efficaces, tant en matière de limitation des transports et des pollutions que de réduction des déplacements et des dépenses. Les opérateurs de mobilité – les transporteurs – voient pour leur part leurs compétences s'élargir, tandis que de nouveaux opérateurs surgissent dans les domaines des services et des régulations. Enfin, les autorités se réorganisent selon le principe de subsidiarité, qui permet l'articulation des différentes échelles de mobilité, mais il reste à repenser les fondements de leur gouvernance. Le cadre institutionnel et technique de la gouvernance insistera particulièrement sur la notion de « données » dont la puissance publique doit garantir la libération¹.

L'apparition du numérique ouvre par conséquent des perspectives nouvelles à la ville, instaurant des solutions d'évitement des déplacements qui entrent en résonance avec les objectifs de développement durable. Cette double pression – numérique et durable – est irrésistible, mais elle devra être canalisée. Pour se réguler, la « ville sensible » prendra appui sur les infrastructures numériques et sur les programmes de libération des données, dans le sillage du data.gov, un mouvement issu des États-Unis. La dimension collaborative du « web 2.0 » dépasse désormais largement les frontières des écrans pour pénétrer la ville, qui devient elle-même « logicielle ». De l'auto-

Les services numériques peuvent offrir des alternatives aux usagers en matière de mobilité... à condition qu'ils fonctionnent en temps réel.

LE PARTAGE REVISITÉ

Le marché unique des déplacements utilise des ressources diverses, qui doivent s'articuler et coexister. La voiture devra composer avec les comportements des





New York est le prototype de la ville « logicielle », associant mobilité et communication.

« hypermobiles » au sein d'une offre multimodale reposant sur des *hubs* et des réseaux physiques. Au plan géographique, il faudra non seulement intégrer la dispersion spatiale des déplacements, mais également assurer la continuité des échelles géographiques. Au plan informationnel et transactionnel, l'abandon de l'architecture « en silos » au profit d'organisations plus matures rendra les systèmes de transports et de données cohérents, intelligents et prédictifs. Les modèles cloisonnés des entreprises vont se trouver bousculés par l'avènement d'un « client partagé », imposant une notion de continuité de service.

Le déploiement des services numériques modifie aussi le comportement des usagers de la ville qui développent au quotidien des pratiques urbaines personnalisées. Les flux numériques, en investissant les réseaux physiques des transports,



contribuent à fluidifier les déplacements, le but étant d'assurer une continuité générale des déplacements à toutes les échelles, des mobilités très locales aux déplacements internationaux. Pour cela, les hubs jouent un rôle essentiel : ils résolvent le paradoxe de la rupture de charge qui peut être vécue comme une pause dans la mobilité ou assurée dans la continuité. Mais les objets du transport perdent leur prégnance au profit des services, première industrie du monde contemporain. Dans une société qui se nourrit du carburant « service », la donnée publique apparaît comme la nouvelle « matière première ». De théorique, cette matière deviendra synchrone, instaurant un « temps réel » de l'événement. Contextualisée, géolocalisée, voire prédictive, elle ne sera valide que si elle est perpétuellement actualisée et enrichie par le jeu des acteurs. Incontournable, cette donnée deviendra la clé de ces nouvelles mobilités, donnant naissance à une véritable *Data city*. ■

NOTES

1. Keolis Rennes, délégataire du service de transport public de Rennes Métropole, publie en ligne ses données de transport : <http://data.keolis-rennes.com/fr1/>
2. Les Anglo-saxons emploient volontiers le terme *walking cities* [« villes marchantes »].

**LES VILLES AU DÉFI
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE :
RISQUES ET OPPORTUNITÉS**

L'auteur s'intéresse ici aux « nouveaux critères » d'un territoire attractif dans une économie « sans carbone ». Les trois grands rendez-vous du milieu du XXI^e siècle – la fin de la croissance démographique humaine, la nécessité de diviser par deux les émissions mondiales de gaz à effet de serre et les tensions grandissantes sur le marché des hydrocarbures – peuvent être l'occasion, selon lui, de recomposer l'avenir et de donner une perspective positive à l'action des citoyens.



NOURRIR UN IMAGINAIRE DU LONG TERME

PAR PIERRE RADANNE

Ancien président de l'Ademe, il anime aujourd'hui le cabinet Futur Facteur 4. Il a publié notamment Énergies de ton siècle! Des crises à la mutation (éditions Lignes de repères, 2005).

Le défi du changement climatique s'inscrit dans une dynamique plus large, celle d'une évolution de la vision que chacun porte sur le monde. Ce siècle sera très différent du précédent. Il se situe en effet à la conjonction de trois grands tournants : la fin de la croissance démographique de la planète, qui devrait se stabiliser autour de dix milliards d'habitants en 2050 ; la nécessité de diviser par deux les émissions mondiales de gaz à effet de serre, bien que cette contrainte doive être prise en compte dès à présent ; l'aggravation des tensions sur le marché des hydrocarbures, dont la pénurie se confirmera. Ainsi, l'hu-



manité sera-t-elle confrontée aux limites de la planète et n'aura d'autres solutions que d'agir en conséquence. La situation peut se résumer également de la manière suivante : nous serons nombreux au cours du XXI^e siècle, tous voudront bien vivre, avec des ressources limitées et parfois en net déclin et avec une charge sur l'environnement déjà excessive.

UN OBJECTIF PLANÉTAIRE : LA STABILISATION DU CLIMAT

Deux grandes hypothèses de travail nous sont proposées. La première est relativement simple. Imaginons qu'à partir de 2000, l'humanité continue à émettre la même quantité de CO₂. Notons que cette hypothèse est pour le moins difficile à soutenir : dans le demi-siècle à venir, la population humaine augmentera de moitié, une pression à laquelle s'ajoutera la croissance des pays émergents et des pays en développement qui, aujourd'hui, n'émettent que très peu de CO₂, mais qui, dans l'avenir, auront des émissions croissantes. Cette hypothèse de stabilité globale signifie que les pays industrialisés devront compenser la croissance de la population humaine et l'augmentation des émissions par tête à venir des pays en développement. Elle aurait pour conséquence une croissance quasi-linéaire de la concentration de CO₂, et ce pour une simple raison : le CO₂ séjourne cent vingt ans en moyenne dans l'atmosphère. Il y existe donc un processus d'accumulation jusqu'à un moment où les choses finissent par se compenser. En termes de température, cela signifierait

aussi un accroissement régulier. Nous serions confrontés à une dérive inexorable du climat, malgré une hypothèse que l'on avait qualifié de « simple »...

La seconde hypothèse repose sur le raisonnement inverse : que faut-il faire pour stabiliser la température terrestre ? Les climatologues estiment qu'au-delà d'un réchauffement de 2°C, les effets de la hausse de la température sur terre seront sévères. Si l'on veut stabiliser cette évolution, la concentration de CO₂ dans l'atmosphère doit cesser d'augmenter durant ce siècle. Cet objectif, proposé par le GIEC¹, suppose un écart de température qui correspond en gros au tiers de celui qui existe entre la dernière ère glaciaire et la période actuelle ! Il indique que ce qui doit se réaliser au cours du XXI^e siècle est clairement un changement de civilisation, une mutation d'une extrême ampleur. La lutte contre le changement climatique est en effet liée à des enjeux multiples et complexes. Il s'agit là de la première véritable question politique globale. Elle impose une solidarité planétaire dans la mesure où les émissions de gaz à effet de serre d'un pays ont des impacts sur tous les autres. Elle est globale, puisqu'elle nécessite la mise en mouvement de tous, à tous les niveaux, des individus aux États, en passant par les collectivités locales. Ces dernières jouent d'ailleurs un rôle central en matière d'action énergétique et climatique : ce sont elles qui décident des investissements ayant la plus longue durée de vie, qui répartissent les activités sur le territoire et disposent du contact le plus direct avec le citoyen.

Cette logique vient également réinterroger la relation entre économie et écologie. Jusqu'ici, avec des ressources bon marché, les intérêts économiques nous poussaient à la consommation de masse, quand nos intérêts écologiques nous dictaient plutôt de protéger l'environnement. Aujourd'hui, les ressources deviennent chères, et nos portefeuilles souffrent. Néanmoins, l'avenir n'est pas complètement sombre : les intérêts économiques et écologiques, enfin réunis, s'allient pour inciter à économiser l'énergie et les ressources épuisables, et protéger l'environnement.



VERS DES TERRITOIRES SOBRES EN CARBONE

L'optimisation de chaque ressource doit par conséquent devenir le « credo » de ce siècle. Une nouvelle ère s'ouvre, riche d'une nouvelle définition du progrès. Celle-ci sera corrélée à un pilotage fin des usages, à l'économie des res- ●●●

●●● sources, à un recyclage des matières, à une optimisation des transports pour réduire les flux et, en conséquence, à une relocalisation de l'économie. Nous entrons dans un mouvement profond de « rerégulation », de retour de la planification territoriale, devenue prospective, dans un contexte de transformation majeure de la gouvernance mondiale et d'une redistribution des compétences. Les engagements nationaux, pris dans un cadre international, imposeront une planification descendante, qui s'applique

déjà aux grandes branches industrielles, en particulier à travers le mécanisme du marché de quotas européens. Les régions joueront un rôle non négligeable de coordination des différents niveaux territoriaux, à travers les Schémas régionaux climat-air-énergie, qui doivent être mis en place pour la fin 2011. Enfin, la mise en place à toutes les échelles territoriales de Plans Climat-Énergie territoriaux permettra l'élaboration de stratégies de lutte contre le changement climatique et de plan d'actions visant à atteindre les objectifs fixés.



Comment s'orienter vers un territoire à la fois écologiquement et socialement vertueux ? Les pistes sont nombreuses, trois nous paraissent ici cruciales : la compacité, la multimodalité et l'ancrage local des acteurs économiques comme levier du maintien et même du développement de l'emploi.

- La compacité de la ville est une des clés d'une ville sobre en énergie et faiblement émettrice de gaz à effet de serre. Le raccourcissement des distances qu'elle induit a plus qu'une simple valeur écologique. Elle permet également de compenser les inégalités territoriales, souvent liées aux inégalités sociales et d'accroître la qualité de vie grâce à la mixité fonctionnelle des espaces.
- Le développement d'alternatives de qualité aux véhicules motorisés individuels, qui encouragent une économie de fonctionnalité (auto-partage, covoiturage...), doit également être l'occasion de repenser en profondeur le rapport à la voiture individuelle.
- Enfin, le contexte de crise économique majeure vient réinterroger le modèle du capitalisme de marché mondialisé qui a régné jusqu'ici, c'est-à-dire l'accélération de la délocalisation, non seulement des industries, mais également du tertiaire, amplifiée par la primauté du droit de la concurrence par rapport à tout autre critère d'intérêt général. Une nouvelle façon de penser l'économie, et notamment l'économie locale, doit être trouvée. Le modèle allemand d'ancrage est particulièrement intéressant dans le sens où il soutient et attache les entreprises à leur territoire, en s'appuyant sur une véritable symbiose entre université, recherche et entreprises, misant sur la haute qualité



des activités économiques et favorisant les circuits courts ou les filières locales pour faire bénéficier directement les territoires des retombées économiques. Les collectivités françaises pourraient s'inspirer de ce modèle et intégrer ses principes dans une politique de développement de l'emploi local, au même titre que le développement de métiers « verts ».



LA CONSTRUCTION D'UN AVENIR PARTAGÉ

La prise en charge des questions environnementales nécessite cependant une transformation profonde des comportements. L'obtention d'une franche adhésion des personnes sera facilitée par leur implication directe dans l'élaboration des décisions. Au-delà de la sensibilisation et de la formation du grand public, il est ainsi nécessaire d'aller vers la mise en place d'une véritable démocratie d'élaboration, à travers la co-construction des politiques et des stratégies locales. Cette implication favorise l'exercice de la démocratie représentative, en fournissant aux élus une sorte de mandat émanant de la société et constitué par les propositions des citoyens passées au crible d'une analyse technique et économique rigoureuse.

Pourtant, l'une des « pathologies » du développement durable à l'heure actuelle est de s'inscrire dans un système de contraintes, sans fournir aux individus une quelconque promesse quant à leur avenir. Tout individu a pourtant besoin de pouvoir se projeter dans le futur. À l'heure du catastrophisme écologique et économique, il est crucial de dépasser la question des contraintes et des limitations, à connotation négative, pour laisser entrevoir le fait qu'il existe un infini dans le monde fini qui est le nôtre. Le progrès n'est pas forcément lié à la croissance des flux de matières, il peut être assis sur l'efficacité de l'utilisation des ressources, en cherchant à étendre le champ des technologies rentables. Les énergies renouvelables, les filières biologiques ou le recyclage ouvrent la porte d'une « économie circulaire » stimulée par la fin des ressources carbonées. Enfin,

la dématérialisation et les technologies de la communication ouvrent des horizons infinis, tant en matière d'informations que de densité d'expériences vécues. L'entrée dans une société relationnelle, en substitution de la société de consommation, n'est-ce pas cela, finalement, le fameux tournant du XXI^e siècle ? ■

NOTES

1. Le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) a été mis en place en 1988, à la demande du « G7 », par l'Organisation météorologique mondiale et par le Programme pour l'environnement des Nations Unies.

Hier peu concevable, sauf pour quelques visionnaires isolés, la perspective d'un « habitat post-carbone » est aujourd'hui sérieusement prise en compte – et questionnée – par les chercheurs et les pouvoirs publics. L'expérience anglaise montre que cette perspective, étudiée sous forme de scénarios contrastés, peut être réaliste à l'horizon 2030 ou 2050.



ZOOM

Vers un habitat post-carbone : l'expérience anglaise

L'Angleterre apparaît à divers titres comme un cas à part dans l'expérience européenne. Confrontée très tôt à la disparition de son industrie lourde (mines et sidérurgie) et à l'émergence d'une économie essentiellement tertiaire et financière, elle n'a pas pour autant, en matière d'habitat, tiré toutes les conséquences de cette mutation vers une société « sans carbone », l'étalement périphérique des villes étant une donnée historique de l'urbanisation « à l'anglaise », y compris sous la forme des cités-jardins. Des expériences comme celles de Bedzed à Londres¹ ou celles menées sous l'égide d'Urbed à Manchester² apparaissent comme des isolats vertueux dans un ensemble toujours marqué par une mobilité individuelle domicile-travail obligée.

C'est avec d'autant plus d'intérêt qu'il faut comprendre l'exercice mené en 2007-2008 sur le thème de l'habitat par la structure en charge de la prospective en Grande-Bretagne (Foresight Unit — The Government Office for Science)³, qui traite des voies du passage à la ville « post-carbone ». Comme l'explique Jacques Theys, responsable de la Mission prospective du Commissariat général au développement durable au ministère de l'Écologie, « *ce document, qui a une vocation stratégique, se distingue par l'originalité des visions de la transition vers un habitat post-carbone. Le choix a été fait de construire des visions sur les deux incertitudes majeures dans le champ considéré à l'horizon 2030-2050 : d'une part, la réussite ou l'échec des "technologies de rupture" en matière d'énergie et, de l'autre, le degré d'intégration (ou d'autonomie) de la société britannique dans le système économique mondial* »⁴.

Quatre scénarios contrastés

Le croisement de ces deux incertitudes a conduit cette étude à formuler quatre scénarios fortement contrastés. Le premier, intitulé Resourceful Regions (« régions autosuffisantes »), scénario de valorisation intelligente des ressources locales, donne la priorité à la baisse des coûts et à la sécurité énergétique. Le second scénario, Sunshine State (dont le nom se comprend aisément) se



L'expérience de Bedzed, certes limitée à un seul immeuble, tend à montrer qu'il est possible de vivre confortablement tout en diminuant l'empreinte écologique.

situé dans une perspective de « rupture » avec le modèle de développement actuel. Se proposant notamment de dépasser la référence aux indicateurs de mesure datés de type Produit national brut, il suppose, souligne toutefois J. Theys, une certaine dose de protectionnisme. Le troisième scénario dit Green Growth (« croissance verte »), privilégie au contraire l'ouverture internationale et voit dans les technologies vertes l'opportunité de repositionner l'économie anglaise dans la compétition mondiale. Enfin, le quatrième, Carbon Creativity, davantage sceptique sur les effets réels des technologies vertes, fait de la mise en place d'un marché global du carbone, élargi aux consommateurs et aux habitants, le moteur d'une transition réussie vers un type d'habitat « décarboné ».

Ces quatre hypothèses, autre originalité de l'approche anglaise, sont utilisées pour tester la faisabilité des politiques envisagées par le gouvernement, ce qui permet notamment de formuler des recommandations d'actions argumentées pour conduire les politiques publiques et faire évoluer les comportements individuels en matière d'énergie notam-

ment. Jusqu'ici, les résultats de ce type de scénarios, utilisés couramment dans les exercices de prospective territoriale menés notamment dans les années 1990-2000 en France, ont rarement été évalués ou modélisés, au-delà d'indicateurs extrêmement basiques ou du travail engagé par certaines collectivités sur leur « agenda 21 ». On peut espérer qu'à l'avenir il n'en soit pas de même et que le bilan de ces approches puisse être davantage partagé au niveau européen. Lancé fin 2008, le programme « Repenser les villes dans une société post-carbone » porté par la Mission prospective, s'inspire de cette logique. Il s'appuie sur une réflexion d'ensemble, un programme de recherche et des expérimentations menées avec des collectivités volontaires comme Grenoble, Tours ou Mulhouse, avec un financement de l'Ademe, associée au programme depuis 2009. Un rapport de synthèse de ce programme devrait être publié courant 2011 avec des propositions d'actions à long terme⁵. L'horizon de ces politiques est fixé, comme pour l'Angleterre, à 2050. ■

Pierre Gras

NOTES

1. Créé en 2001 à Sutton, au sud de Londres, par des promoteurs engagés dans le développement durable et l'ONG environnementaliste BioRegional Development Group, le programme Bedzed comporte 82 logements (34 en pleine propriété, 23 en copropriété, 10 en location et 15 en logements sociaux), ainsi que 2300 m² de bureaux et de commerces et divers équipements sociaux économes en énergie. Il a été réalisé pour démontrer « qu'il est possible de vivre de manière durable sans sacrifier au confort moderne tout en diminuant l'empreinte écologique ». www.bioregional.com/bedzed.
2. www.urbed.coop.uk
3. Cf. *Powering our lives: sustainable energy management and the built environment* (Donner de l'énergie à nos vies : la gestion soutenable de l'énergie dans l'environnement construit) – www.foresight.gov.uk
4. Cf. *Horizons 2030-2050*, lettre de veille de la Mission Prospective du CGDD n° 2, déc. 2009, dont s'inspire très largement cet article.
5. À suivre sur le site www.developpement-durable.gouv.fr



Des logements collectifs en copropriété dans la baie de Cardiff : une solution (de luxe) pour faire face à l'étalement urbain ?

VILLE DURABLE, INNOVATIONS SOCIALES ET GOUVERNANCE

Face au « hold-up technocratique » sur les enjeux sociétaux du développement durable au profit d'enjeux de gestion énergétique et plus tard de mobilité, Michel Bonetti, en bon sociologue, réaffirme la valeur symbolique de la ville, sa mixité, sa densité historique, qui sont les piliers de sa résilience et de sa durabilité. Dénonçant ce qu'il appelle un « *nouvel hygiénisme* », voire un « *éco-fonctionnalisme* », le développement durable paraît s'imposer plus facilement dans les pays scandinaves ou en Allemagne qu'en France ou à Naples.

Cependant, comme le souligne Cyria Emilianoff dans sa typologie des expériences européennes de ville durable, l'approche française se fonde sur la notion de qualité urbaine. La ville est considérée comme un bien exceptionnel, porteur de sens, produit de l'histoire et lieu de l'échange et de la communication. Sa fabrication s'appuie sur cette intensité pour favoriser créativité et dynamisme. C'est pourquoi le pouvoir politique doit reprendre la main pour « co-construire » le nouveau récit urbain d'une « ville durable désirée ».


C'est toutefois une affaire très complexe, estime le géographe Martin Vanier, qui s'interroge sur le couple maîtrise d'ouvrage/maîtrise d'œuvre dans

la conception et dans la fabrication de la ville durable. La sophistication des « articulations », des agencements et autres assemblages n'est pas sans rappeler le monde des neurosciences ou la fabrication vinicole : de leur nature dépend le processus de fabrication qui s'engage et donc le produit fini.

C'est donc bien le moment de faire bouger les lignes, de bousculer la vénérable articulation entre une maîtrise d'ouvrage territoriale et son administration technocratique et de lui substituer le couple constitué par une maîtrise d'ouvrage partenariale et une maîtrise d'usage responsabilisée. En d'autres termes, casser les limites territoriales pour construire une maîtrise d'ouvrage de projet sans périmètre défini et lui associer une maîtrise d'œuvre élargie aux usagers et à leurs initiatives.

Pour fabriquer la ville durable de demain, il faut aller chercher plus loin des acteurs impliqués dans la vie du territoire : des acteurs qui, n'y résidant pas, développent des rationalités plus vastes que celles qui sont en vigueur sur les territoires gérés par des élus désignés par les seuls citoyens qui y habitent. C'est toute la question de la responsabilisation des acteurs dans la démarche « chaînée » des projets.

Auteur d'un ouvrage consacré aux « secrets de fabrication » des éco-quartiers, Taoufik Souami constate une prédominance de l'approche technique sur les nécessités du projet global, un « sur-mesure technologique » en quelque sorte. La présence des entreprises en amont des projets auprès de la maîtrise d'ouvrage – un acquis pour une future gouvernance éclairée – reste orpheline des usagers. Globalement, les « cultures professionnelles » s'imposant, surtout celles des grands groupes, elles font encore obstacle à cette démarche nécessaire pour imaginer des réponses nouvelles...

- 
- 20 L'URBAIN DURABLE ENTRE HYBRIDITÉ ET GOUVERNANCE
 - 24 QUARTIERS DURABLES : QUELS ENJEUX SOCIAUX ?
 - 28 ROMPRE AVEC L'« ÉCO-FONCTIONNALISME »
 - 31 PAUVRETÉ ET VILLE DURABLE, QUELLES INTERACTIONS ?
 - 35 ZOOM VERS UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE DANS LES VILLES DU SUD ?

*L'auteur n'en doute pas :
la ville durable sera
interterritoriale ou ne sera
pas ! Si la ville durable est
un projet à partager, alors
le pouvoir territorial de son
avènement doit l'être aussi.
L'entrée dans l'ère de la
durabilité, c'est la sortie de
celle de la souveraineté.
Et le début d'une « aire »
nouvelle de la conception
du pouvoir et de la
puissance publique
dans les collectivités
territoriales.
Un point de vue
iconoclaste ?*



L'URBAIN DURABLE ENTRE HYBRIDITÉ ET GOUVERNANCE

PAR MARTIN VANIER

*Géographe, professeur à l'Université
Joseph Fourier de Grenoble et auteur
de l'ouvrage Le nouveau pouvoir des
territoires ; essai sur l'interterritorialité
(Economica-Anthropos, 2^e éd., 2010).*

La ville durable : quel périmètre ? La question fait penser à celle d'Henry Kissinger : « *L'Europe, quel numéro de téléphone ?* ». Désir de simplicité : puisque nous avons maintenant le bon référentiel, celui de la durabilité, il ne reste qu'à le mettre en œuvre à la bonne échelle – « pertinente », cela va sans dire. Rêve de puissance : puisque la Réforme nous prépare des métropoles, l'espace de la gouvernance durable est tout trouvé. Le despotisme métropolitain éclairé, une réponse politique moderne au tournant de la durabilité ?



« Le despotisme métropolitain éclairé est-il une réponse politique moderne ? »

UN TERRITOIRE, SINON RIEN ?

Risquons cette conviction perturbante : la ville durable sera interterritoriale ou ne sera pas. Les acteurs de chaque collectivité, quelle que soit sa taille, ne pourront pas, à l'intérieur de leur périmètre et avec les seules ressources qu'il offre, réussir chacun, par et pour eux-mêmes, le rendez-vous de la durabilité. Ce n'est que dans la complémentarité à l'échelle du grand territoire des ressources spécifiques à chacun de ceux qui le composent, en fonction de la configuration géographique et de la construction historique qui sont les leurs, que peut être dépassée la contradiction fichée au cœur du développement durable : être à la fois attractif, voire compétitif, équitable, voire secourable, et économe, voire sobre. Si la ville durable est un projet à partager, alors le pouvoir territorial de son avènement doit l'être aussi ! L'entrée dans l'ère de la durabilité, c'est la sortie de celle de la souveraineté.

Cette affirmation vaut bien entendu à toutes les échelles, du local au mondial, comme l'actualité récente des négociations économiques et environnementales globales l'a montré *a contrario*. L'interterritorialité n'a pas d'échelle propre, par définition. C'est une chaîne de transactions, donc de solidarités, qu'il s'agit d'organiser, incluant la nouvelle question urbaine qui n'en est que la dimension locale. Il n'y a plus (il n'y a jamais eu ?) d'échelle

pertinente, il n'existe que des assemblages d'échelles ou des agencements de territoires pertinents. La réponse politique réellement moderne au tournant de la durabilité, ce n'est pas une nouvelle étape d'intégration métropolitaine, c'est l'économie publique des transactions de biens territoriaux.

AU-DELÀ DE L'ANGÉLISME

Voilà qui pourra paraître au fond bien angélique : mieux vaut à coup sûr être durable et interterritorial que périssable et captif d'une circonscription, fut-elle d'agglomération. Nul besoin cependant de cet angélisme. Dans un monde fini où chaque territoire n'est qu'une fraction de planète vivante, les territoires les plus riches ont inventé le développement durable lorsqu'ils ont pris conscience qu'ils risquaient de devenir à leur tour, dans la mondialisation, les victimes des logiques de prédation grâce auxquelles ils avaient établi leur pouvoir au cours des deux derniers siècles. Ceci vaut tant au plan international, entre anciens et nouveaux pays industriels, qu'au plan local et régional, entre territoires d'inégale densité. La durabilité n'est pas un angélisme, c'est bien une transaction, le cas échéant rugueuse, avec ses rapports de force, ses mises en échec, son économie des compensations, sa « monnaie ».



Mais s'il ne s'agissait que d'échanger des efforts de densité dans les villes contre des efforts de préservation dans les périphéries, ou de la richesse économique contre de la richesse environnementale, on n'aurait guère de chance de sortir de l'opposition bien connue qui conduit à des replis, des faux compromis et des effets systémiques indésirables. Les campagnes urbaines risqueraient de continuer à produire une densité disséminée qui contredit leur aspiration à la préservation, et les villes à revendiquer une compacité qui pose autant de problèmes de groupement des flux qu'elle apporte de solutions collectives de transport. Les ressources en eau, en énergie, en matériaux de construction, en biomasse, biodiversité ou biens alimentaires, restent des objets de ●●●



la profondeur du tiers espace improprement appelé « périurbain ». Ils organisent les engagements réciproques des autorités organisatrices de transport urbain, généralement métropolitaines, en charge du déploiement d'une nouvelle ligne de tram ou de train-tram, et des territoires périurbains traversés qui veillent à densifier l'urbanisation sur cet axe.

“ Le développement urbain durable est une nouvelle donne qui appelle une profonde réinvention démocratique ”

Autre exemple encore, un nouveau champ d'hybridation est en voie d'affirmation autour de l'enjeu alimentaire des métropoles : produire les ingrédients d'une cuisine métropolitaine à la fois spécifique des terroirs locaux environnants, qualifiée par ses appellations contrôlées,

sa « traçabilité », la fraîcheur de ses approvisionnements, et qui soit porteuse d'une double culture de la tradition et de l'innovation attendue par les citoyens. Peu importe que cette « cuisine » des terroirs métropolitains ne représente qu'une infime partie des approvisionnements alimentaires d'une grande ville, qui relèvent pour l'essentiel de marchés mondialisés : l'affirmation symbolique et culturelle d'une valeur partagée entre territoires urbains et périurbains ou ruraux, qui exigent ensemble des terres agricoles de qualité pour bien se nourrir, peut changer la donne en matière de contrôle foncier, de gestion de l'espace, donc d'urbanisation. Si les métropoles prennent conscience qu'elles habitent leur assiette, alors leur rapport avec leurs périphéries peut entrer dans une ère nouvelle.



D'autres hybrides interterritoriaux restent à inventer ou confirmer, en matière de politique de la nature, sous toutes ses formes déjà dites, ou d'économie sociale et solidaire. Ils vont renouveler, en les croisant, les

- conflits entre territoires potentiellement producteurs et territoires essentiellement consommateurs, tant qu'elles ne sont traitées que comme des valeurs marchandes. Si l'interterritorialité se résume au grand marché des biens publics, on n'aura guère progressé. La transaction doit porter sur la conception même de ces biens. Elle doit les réinventer par hybridation.

MOTEUR HYBRIDE

On appellera « hybridation » la modalité d'élaboration des nouvelles politiques publiques interterritoriales, capables de combiner plusieurs objectifs du développement durable, en même temps que de répondre à plusieurs besoins collectifs interdépendants. Les plans climat-énergie territoriaux (PCET) du « paquet » Grenelle 1 pourraient être exemplaires à cet égard, s'ils étaient élaborés et conduits de manière interterritoriale : ils peuvent intégrer tout à la fois économie publique de la construction, politique des déplacements, production énergétique, industries publiques du recyclage, gestion des patrimoines municipaux et intercommunaux, régulation des comportements collectifs consommateurs de ressources, etc.

Autre exemple d'hybridation : les contrats d'axe expérimentés à Toulouse et Grenoble. Ils renouent avec ce qu'on n'aurait jamais dû perdre de vue : la cohérence entre transport et habitat, mais cette fois dans toute



« La République sera-t-elle au rendez-vous de la durabilité ? »

champs sectoriels classiques des politiques publiques. Ils seront obligatoirement le fruit de co-élaborations entre des territoires aux ressources économiques, sociales et environnementales complémentaires. Ils pourraient aller jusqu'à signifier une nouvelle étape de la pensée urbanistique. À condition toutefois que les territoires, en tant qu'acteurs politiques cette fois, s'adaptent aux changements « socio-éco-environnementaux » profonds et se prêtent alors à la nécessaire interterritorialité.

UNE NOUVELLE DONNE

Au rendez-vous politique de la durabilité, il n'y a pas qu'un changement d'échelle pour trouver dans la diversité du grand territoire les ressources de la transaction nécessaire. Il y a surtout un changement de conception du pouvoir et de la puissance publique dans le petit monde des collectivités territoriales. Ce dernier, entièrement fondé sur la légitimité du scrutin territorial et sur les réflexes d'autonomie qu'il autorise, ne passera pas de sa propre initiative à la grâce de l'interterritorialité. Il va falloir bousculer les autorités territoriales qui font la marqueterie des grands territoires pour qu'elles entrent en transaction et favorisent les initiatives que leurs citoyens habitants y déploient en dépit des périmètres. Si un bousculement des périmètres doit être réussi, c'est désormais bien davantage celui des « périmètres » des acteurs, publics, privés, institutionnels et autres imprévus, producteurs de l'assemblage

des territoires, que celui des périmètres des territoires eux-mêmes, improductivement dénoncés. La bataille de l'interterritorialité ne fait que commencer : c'est par les exigences collectivement exprimées de la société mobile et par une démocratie élargie des usages qu'elle franchira les étapes nécessaires. Un peu de territorialité est nécessaire à la ville durable ; beaucoup lui serait fatale.



Et puisque H. Kissinger ouvrait ce propos, terminons-le avec Roosevelt : « *Chacun de nous a appris les gloires de l'indépendance. Que chacun de nous apprenne les gloires de l'interdépendance.* » Il s'agissait alors du New Deal. Le développement urbain durable est une « nouvelle donne » qui appelle une profonde réinvention démocratique. ■

Depuis deux décennies en Europe et quelques années en France, des projets urbains dits durables sont proposés et aménagés. Ils constituent des formes d'expérimentation pour améliorer la fabrication de la ville et les différentes formes d'aménagement ou de planification. Mais leurs enjeux sociaux ne sont pas minimes. Une analyse informée¹.



QUARTIERS DURABLES : QUELS ENJEUX SOCIAUX ?

Les projets de « quartiers durables » ne sont-ils pas antinomiques avec la « mixité » dans la ville ? Sont-ils réservés à une catégorie, plutôt « riche », ou à certains groupes plutôt « croyants dans la cause écologique » ? Le thème de la prochaine rencontre des agences d'urbanisme nous invite à approfondir ces questions, au-delà des idées reçues.

DES QUARTIERS « SÉLECTIFS » ?

Une première idée circule concernant les projets de quartiers durables du Nord de l'Europe, qui sont souvent pris en exemple : les habitants de ces villes du Nord de l'Europe seraient plus enclins à adhérer à ces

PAR TAOUFIK SOUAMI

Maître de conférences à l'Institut français d'urbanisme (Université Paris 8).



À Berlin, le quartier de Kreuzberg, en pleine mutation, accueille encore une majorité de populations défavorisées.

démarches urbaines durables, voire à respecter les règles environnementales. Cette adhésion constituerait une condition préalable à l'installation et à la vie dans ces lieux. Cette idée est déclinée explicitement ou implicitement dans les propos des responsables et techniciens français qui prennent en exemple ces quartiers : « *C'est culturel* », « *c'est une question de mentalités* »...

En réalité, les négociations complexes entre collectivités et aménageurs, les réticences des promoteurs et la réduction des premiers objectifs environnementaux indiquent le contraire. Les comportements des citoyens et des habitants le montrent également : ils ne sont pas tous respectueux de la qualité environnementale énoncée. Plusieurs exemples l'illustrent : les contournements de règles par les habitants de GWL Terrein (Amsterdam) pour introduire leurs véhicules dans un quartier durable présenté comme exemplaire, car sans voiture ; les revendications des riverains dans le même lieu pour construire plus de parkings dans un périmètre urbain qui voulait réduire la place de l'automobile (alors que résidents et riverains avaient massivement voté dans le référendum décidant de ce projet durable pour ces choix techniques). Ainsi, les résidents de GWL Terrein préfèrent les mobilités peu polluantes pour les déplacements quotidiens, mais ils utilisent des moyens polluants pour leurs déplacements longs². Autrement dit, ils partent en vélo ou en tramway à l'école et au travail, mais utilisent massivement leurs voitures individuelles et l'avion pour accéder à d'autres activités (travail temporaire, loisir,

tourisme...). Le mythe de quartiers durables fondés sur une culture écologique commune des citoyens du Nord de l'Europe résiste également peu aux données globales. Les Hollandais ont par exemple multiplié leur parc de véhicules par deux en quinze ans, et les Allemands limitent les engagements environnementaux quand ceux-ci mettent en cause l'industrie automobile nationale, comme le montrent les débats sur les infrastructures routières dans les mêmes villes et les Länder³.

DES QUARTIERS POUR LES RICHES ?

Dans les débats et les échanges en France, les responsables politiques, les techniciens comme les citoyens craignent que les quartiers durables ne soient destinés aux seules classes aisées, adeptes d'un mode de vie spécifique ou seules capables d'en assumer les surcoûts annoncés. Cette idée correspond à une minorité d'exemples, souvent les plus connus. Les quartiers de Vauban (Freiburg) ou de Bo01 (Malmö) sont bien habités par des résidents aisés et appréciant un cadre « écologiquement correct ». À Hammarby Sjöstad (Stockholm), certains appartements atteignent des valeurs record (700 000 euros pour 120 m²).

Toutefois, les nombreux autres cas (une majorité) montrent que les peuplements sont plus divers et surtout complexes dans leur constitution. À Kreuzberg (Berlin), une majorité de résidents et d'usagers des îlots réhabilités est constituée par des populations pauvres, marginales ou en difficulté. On y décèle également des entreprises de communication et des artistes sans que cela ait enclenché un processus de gentrification au cours de ces vingt dernières années. À GWL Terrein (Amsterdam), les habitants disposent en majorité de revenus modestes, à l'image du peuplement de toute cette partie de la ville.



Le quartier de Rieselfeld (Freiburg) a été principalement construit sur la base de programmes sociaux et d'insertion. Dans une majorité de cas, les programmes des projets urbains durables sont constitués pour moitié de logements sociaux. L'engagement politique l'explique, mais aussi les contraintes budgétaires : les financements destinés aux logements sociaux sont souvent les plus faciles à mobiliser pour innover dans les projets urbains ●●●



À Stockholm (Suède), certains appartements « écologiques » bien situés atteignent des valeurs record.

- risqués pour les opérateurs privés. Ce risque de gentrification est parfois instrumentalisé par les habitants de ces quartiers eux-mêmes pour revendiquer le maintien du peuplement.

En lien avec cette image d'élitisme social, une idée est souvent véhiculée : ces quartiers seraient sous-tendus par une vision communautaire et relativement fermée. Elle trouve son origine dans la mise en place de quelques quartiers durables qui ont été initiés par des groupes et des réseaux constitués. Le quartier d'Eva-Lanxmeer (Culemborg, Pays-Bas) a été créé par des intellectuels et militants de la cause écologiste réunis au sein de la Fondation Eva. Pour réaliser leur projet d'ensemble urbain durable, ils ont recherché un territoire et une collectivité susceptibles de les accueillir. D'autres exemples en Autriche ont été fondés selon cette démarche. Si l'analyse montre que les processus de peuplement et de composition sociale résultent parfois de liens affinitaires collectifs, il s'agit le plus souvent de parcours individuels et familiaux indépendants. Ces parcours sont convergents vers ce type de cadre spatial et ces modes de vie, car avant la performance environnementale, c'est bien le cadre de vie agréable qui attire. Autrement dit, les résidents de ces quartiers y viennent moins pour leurs liens antérieurs et leurs appartenances sociales que pour y réaliser des modèles de vie et de consommation communs. Ce processus correspond tout à fait aux mécanismes classiques de « distinction » et d'agrégation sociale en œuvre dans d'autres quartiers et espaces de la ville.

LE RISQUE EST AILLEURS : LES HABITANTS CHARGÉS DE LA GESTION

Dans certains projets, les habitants sont associés en amont comme résidents mais surtout futurs gestionnaires, voire exploitants, du quartier. Pour les concepteurs des projets, politiques, techniciens et même habitants, les solutions environnementales adoptées

dépendent d'un bon usage mais aussi d'une gestion attentive et directe. D'une part, les dispositifs environnementaux exigent une vigilance constante et pointue qu'un organisme extérieur ne peut pas assurer. Par exemple, le recyclage de l'eau « grise » suppose une surveillance permanente des rejets de chacun dans le réseau commun. Ensuite, l'entretien d'une partie de ces dispositifs relève des actions des habitants, puisqu'il se déroule très régulièrement à l'intérieur de leurs espaces privés. La répartition des charges financières pour le maintien de ces dispositifs et des espaces semi-

publics (nombreux dans ces quartiers) est également mieux établie lorsqu'elle est gérée par les habitants.

“ Pour les concepteurs des projets, les solutions environnementales adoptées dépendent d'un bon usage mais aussi d'une gestion attentive et directe ”

Enfin, la mixité sociale visée dans ces quartiers suppose une animation, le maintien de l'identité et de la solidarité que les habitants doivent assurer eux-mêmes.

Ces arguments et cette vision de l'avenir du quartier ont conduit les porteurs de projets urbains durables à considérer les résidents comme des gestionnaires qu'il fallait associer d'une

manière active au montage et l'élaboration du projet. Cette vision est sous-tendue par nombre d'idées sur le contrôle social qui ressurgissent à cette occasion. Dans certains cas, ce contrôle mutuel est clairement formalisé : à Eva-Lanxmeer, GWL-Terrein, Kronsberg, les habitants signent préalablement une sorte de charte d'usages et s'engagent à la respecter. Dans ces trois sites, des responsables de quartier (gestionnaires) ont été désignés pour assurer ce contrôle direct en lien avec les instances de décision : association de quartier, co-propriétés, municipalité, etc. Ces impératifs comportementaux sont présentés comme vitaux. Par exemple à Eva-Lanxmeer, le contrôle des rejets dans le réseau d'assainissement est justifié par la fragilité des plantes phyto-rémediantes. Cette représentation des habitants-gestionnaires – et surtout « auto-contrôlants » – aurait été indispensable pour rendre plausibles nombre de choix techniques. Ces der-



“ Qui peut consacrer autant de temps et d’argent à la gestion quotidienne, de son quartier pendant des décennies ? ”

niers n’auraient pas été envisageables, dans l’esprit des concepteurs, si des gestionnaires ne s’engageaient pas à garantir le bon usage des dispositifs installés.

QUELS COÛTS SUPPLÉMENTAIRES POUR LES HABITANTS ?

Un autre aspect découle de cette vision des futurs quartiers durables à construire. La gestion d’un quartier durable présente des coûts supplémentaires puisqu’elle exige une plus grande attention pour les dispositifs techniques environnementaux ou pour le maintien de la mixité souhaitée. Concrètement, cela se traduit par des espaces urbains confiés à leur gestion – ce qui suppose de désigner des responsables parmi les habitants y consacrant un temps important et la collecte de contributions financières supplémentaires. Or ces coûts supplémentaires ne sont pas comptabilisés dans le bilan du projet. Ils sont renvoyés à la charge des habitants. Ils sont d’ailleurs rendus invisibles puisque non monétarisés.



À GWL Terrein (Amsterdam), les habitants sont amenés à participer à la gestion des espaces communs.

Nous pourrions dès lors parler d’un coût social supplémentaire pour les habitants : le temps, l’énergie et l’attention que dépendent ces habitants actifs pour assurer une bonne gestion du quartier et surtout le respect des nouvelles règles d’usage. Ainsi, à GWL Terrein, certains habitants sont amenés à contribuer directement à la gestion des espaces communs (square, espaces de jeux, jardins) : consacrer plusieurs heures par semaines à l’entretien, payer des cotisations pour l’achat de matériel, collecter les cotisations des voisins... Il faut par exemple mettre en jeu ses relations sociales pour obtenir le paiement régulier des cotisations. Ce coût devra être mesuré à l’avenir pour savoir dans quelles conditions il serait durablement supportable pour toutes les populations résidentes. Qui peut consacrer autant de temps et d’argent à la gestion quotidienne, effective et directe de son quartier pendant des décennies ? Face à cette tendance, certains relèvent des risques de scission de quelques groupes sociaux : « autoproduisant » leur énergie, leur eau, leur alimentation biologique, ils n’auraient pas besoin de participer de la même manière à la vie de la collectivité. D’autres pointent les limites du consensus autour du « durable » et les probables oppositions des citoyens face à une répartition de la fiscalité locale privilégiant certains quartiers aux dépens d’autres. ■

NOTES

1. Cf. T. Souami, 2009, *Écoquartiers, secrets de fabrication ; analyse critique d’exemples européens*, Paris, éditions Les Carnets de l’Info, 2009.
2. J. Scheurer, *Evaluation of Danish Ecological Housing and Planning*, ISTP/FSL, Perth, Australia and Hørsholm, Denmark, 1998.
3. D. Bocquet, « Le développement urbain durable en Allemagne : un contexte intellectuel complexe, des pratiques diverses », in CSTB, PUCA, *Les villes durables en Europe, quelles politiques de développement durable pour quels enjeux de territoires ?* Colloque international du 27 avril 2007.

Le développement urbain durable est supposé prendre en compte les enjeux économiques et sociaux, mais en réalité la majorité des projets se concentre essentiellement sur des enjeux techniques, explique l'auteur. Pour lui, prendre en compte le développement durable suppose au contraire de rompre avec un certain nombre de méthodes et de pratiques qui relèvent de l'« éco-fonctionnalisme ».

ROMPRE AVEC L'« ÉCO- FONCTIONNALISME »

PAR MICHEL BONETTI

Sociologue, directeur de recherches au Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB).

L'amélioration de « la qualité environnementale » est censée être leur finalité majeure, mais ils opèrent un véritable hold-up sur cette notion en réduisant la qualité environnementale à la gestion de l'eau, de l'énergie et des déchets, oblitérant ainsi les multiples facteurs qui contribuent à façonner la qualité des environnements urbains. La qualité des formes architecturales et urbaines, des ambiances urbaines, des espaces publics, des équipements, des interactions sociales, sont ainsi généralement passées sous silence.



UN NOUVEL HYGIÉNISME

Cette conception considère la ville comme une source dispendieuse de consommation de ressources et génératrice de pollutions en tout genre. Elle repose sur une vision négative de la ville qui apparaît comme un « mauvais objet » mettant en danger l'avenir de la planète, ce qui n'est pas sans rappeler les conceptions hygiénistes du XIX^e siècle qui ont fondé le développement de l'urbanisme fonctionnaliste.

Ces approches technicistes, qui évacuent la question de la qualité urbaine, risquent de générer des formes urbaines et architecturales particulièrement médiocres. Les bâtiments dits « à basse consommation » réduisent la taille des ouvertures,

offrent des façades plates et uniformes, suppriment les excroissances comme les balcons et multiplient les pignons aveugles, a fortiori lorsqu'ils sont situés au nord. Il en résulte des rues tristes, voire angoissantes et insécures. Pour F. Reischen, cette tendance conduit à réduire l'architecture à la réalisation de « bouteilles thermos ». Dans l'habitat, cette tendance « carcérale », aggravée par la multiplication des grilles de protection, ne peut que renforcer le repli sur le logement, car l'espace public ainsi produit n'incite guère à s'y promener... La conception des espaces publics n'est visiblement pas une préoccupation majeure de ces démarches, alors que la qualification de ces espaces joue un rôle majeur dans le développement d'une « mixité sociale » censée constituer un objectif majeur.

Cette conception techniciste peut certes conduire à la réalisation de villes très performantes en termes de consommation d'eau et d'énergie, de recyclage des déchets et générant peu de pollution, mais produit une ville où les gens ne se déplacent plus, ne sortent plus de chez eux, n'ont guère d'activité sociale hormis le travail, car l'espace public est triste et morne, et offre en définitive peu d'attrait.

L'ÉMERGENCE D'UN « ÉCO-FONCTIONNALISME »

L'Approche environnementale de l'urbanisme (AEU) est née d'une critique du fonctionnalisme, en raison du gaspillage d'énergie et d'espace et de destruction de la nature qu'il génère. On aurait pu penser que cette approche réduirait la prégnance des logiques techniques

et contribuerait à un renouvellement de la conception urbaine, en favorisant un renouveau des conceptions urbaines culturalistes laminées par le fonctionnalisme. Or elles se réduisent à une application des techniques dites environnementales au champ urbain, et non pas à la mise en œuvre de conceptions urbaines durables. L'AEU manque en fait son objet proprement « urbain », car elle ne remet pas en cause les conceptions fonctionnalistes du développement urbain. Au lieu de rompre avec les logiques antérieures, elle apparaît comme une nouvelle forme de fonctionnalisme : un « éco-fonctionnalisme ». C'est le paradoxe d'une conception qui dévalorise l'espace urbain alors qu'elle vise à inciter les citoyens à investir les villes. Le développement urbain durable, qui est supposé améliorer la « qualité environnementale », ne se préoccupe guère de la qualité urbaine de cet environnement. Au lieu de dissuader les citoyens de s'installer dans des zones pavillonnaires périurbaines et de les convaincre de vivre dans des espaces urbains plus denses afin de réduire l'étalement urbain et les déplacements automobiles qu'il génère, il ne leur offre que des univers urbains sinistres ou uniformes.

FAVORISER LE POTENTIEL D'URBANITÉ

Face à cette dérive, il faut promouvoir une approche véritablement urbaine¹. Cette problématique vise à fonder la conception des projets urbains sur le développement du « *potentiel d'urbanité des sites* », de manière à ce que l'aménagement d'un site s'appuie sur le potentiel de son environnement et qu'il contribue en retour à le développer. Elle pose la ville comme un lieu créateur de valeurs économiques et symboliques, d'interactions sociales et d'activités culturelles, intégrant bien sûr les exigences d'économie d'eau et d'énergie et de réduction des pollutions, mais en les soumettant à cette finalité de développement du potentiel d'urbanité.

Un certain nombre de principes sont à prendre en compte dans ce cadre de réflexion.

- **considérer l'espace comme une ressource rare et précieuse** : ceci nous conduit à considérer l'espace comme une ressource rare et précieuse, au même titre que l'eau et l'énergie, qu'il s'agit de préserver et de valoriser au mieux. Au-delà de la lutte contre l'étalement urbain, ce principe a de nombreuses conséquences concrètes. Il implique de substituer une logique urbaine à la logique routière en réduisant l'emprise des voies de circulation, de supprimer les vides et les délaissés urbains, d'aménager les friches, de bannir la ●●●



- mise en scène de bâtiments isolés au beau milieu de leur parcelle, de proscrire les projets urbains dissociés qui déstructurent l'espace et génèrent des espaces résiduels dévalorisants.
- **développer les potentiels d'urbanité des espaces urbains**: cette conception revient à considérer les villes comme des lieux riches de potentiels souvent inexploités, voire fréquemment niés et même parfois détruits par les nouveaux projets d'aménagement. Il s'agit d'identifier précisément ces potentiels, qu'il s'agisse de potentiels économiques, culturels, paysagers, identitaires, symboliques, d'interactions sociales, pour les valoriser et les développer, les « activer », diraient les économistes.
- **étayer les projets urbains sur le potentiel de leur environnement**: la plupart des projets sont conçus sans réellement tenir compte du potentiel que l'environnement peut leur offrir, car ils tendent à se refermer sur le périmètre opérationnel qui leur est dévolu. Notre conception vise à ce que l'aménagement d'un site s'appuie, s'étaye, sur le potentiel de son environnement et qu'il s'efforce d'en tirer parti au mieux. Mais il importe qu'en retour ces projets contribuent au développement de leur environnement, notamment en facilitant l'accès aux infrastructures, aux services et aux emplois qu'ils offrent.
- **concevoir des projets urbains soucieux du fonctionnement social qu'ils génèrent**: les projets urbains fonctionnalistes sont peu soucieux de leur incidence sur les interactions sociales, les significations symboliques et l'identité qu'ils procurent aux usagers. Une conception censée assurer la cohésion sociale doit se préoccuper du « fonctionnement social urbain ». Dans cette perspective, il importe évidemment de favoriser la mixité sociale et fonctionnelle, mais également de favoriser l'attachement symbolique aux lieux et le sentiment d'appartenance à la collectivité, dont l'habitat et l'espace urbain peuvent être porteurs, et de fonder la conception des projets sur une compréhension des attentes des usagers actuels ou futurs.
- **favoriser l'évolutivité des sites et le développement futur des villes**: c'est un enjeu majeur du développement urbain durable, puisqu'il s'agit de penser le développement en fonction des générations futures, alors qu'il est souvent conçu de manière atemporelle. Cet objectif renvoie à plusieurs exigences: assurer la pérennité des investissements en prenant en compte les enjeux de gestion; favoriser les changements de vocation des sites urbains, leur transformation ou leur agrandissement – ce qui implique de pouvoir modifier les espaces ou les bâtiments sans avoir à transformer l'ensemble d'un site, comme c'est notamment le cas des projets d'urbanisme sur dalle ou toutes les constructions et les réseaux sont solidaires; mais aussi concevoir une urbanisation « ouverte » soucieuse du développement futur des villes².

- **inscrire le développement urbain dans l'historicité**: l'urbanisme moderne se pose en rupture par rapport aux formes du passé, jusqu'à vouloir en effacer les traces. Le développement urbain durable signifie une inscription des sites dans la durée, ayant le souci de préserver leur historicité pour concevoir le futur, au lieu de l'ignorer voire parfois de s'acharner à la détruire.



- **et enfin assurer l'articulation et favoriser les synergies entre les projets**: la plupart des projets réalisés à proximité les uns des autres sont conçus de manière dissociée, sans réelle coordination, chaque maître d'ouvrage obéissant à sa logique propre. De ce fait, chacun d'eux impose des contraintes aux autres et pâtit également de cette juxtaposition. Il faut rompre avec cette conception.

S'ADAPTER À LA DIVERSITÉ DES ENVIRONNEMENTS

C'est seulement après avoir intégré cette problématique de conception et s'être efforcé de développer les potentiels d'urbanité du site et de son environnement que l'on peut poser les enjeux techniques environnementaux en recherchant des solutions conformes aux exigences de cette stratégie. Si l'on fonde la conception des projets sur une conception techniciste, chacune des techniques convoquées tendra à imposer sa logique propre. A contrario, en construisant les projets sur la base d'une conception urbaine clairement affirmée, on obligera les experts techniques à rechercher des solutions adaptées aux objectifs poursuivis. Il s'agit en définitive d'adapter les techniques environnementales aux spécificités de chaque type d'environnement, en rompant avec la tendance héritée du fonctionnalisme qui conduit à utiliser les mêmes techniques quel que soit le contexte. ■

NOTES

1. Ébauchée et expérimentée en coopération avec l'urbaniste Jean-Didier Laforgue dans le cadre de la programmation de projets de renouvellement urbain ou d'aménagement que l'auteur réalise pour le compte de villes et d'aménageurs.
2. Comme le dit l'urbaniste François Grether, il importe de passer d'une urbanisation figée, fermée sur elle-même, à une « urbanisation ouverte », c'est-à-dire ouverte sur l'avenir et intégrant par avance les enjeux liés au devenir des villes.

La relation entre pauvreté, urbanisation durable est-elle un « vrai-faux » sujet ? En tout cas, elle semble concerner très fortement les Français, tandis que dans le reste du monde, l'émergence des bidonvilles révèle quelques surprises en matière de réalités environnementales. Attention, une pauvreté peut en cacher une autre...



Les *barriadas* ne cessent de grimper sur les contreforts des Andes qui dominant Lima (Pérou).

PAUVRETÉ ET VILLE DURABLE QUELLES INTERACTIONS ?

PAR JULIEN DAMON

Professeur associé à Sciences Po Paris et auteur de l'ouvrage Questions sociales et questions urbaines (Presses Universitaires de France, 2010).

Une publicité a fait scandale récemment en France. Des affiches pour un loueur de véhicules titraient : « *Les pauvres polluent* ». Cette provocation a fait scandale. Au-delà de la polémique, il s'avère surtout que cette affirmation est fautive. En effet, les pauvres, en France comme dans le reste du monde, ont des comportements de consommation et de déplacements qui sont, par construction, économes. Par ailleurs, ils vivent dans des habitats généralement moins polluants, des « habitations HQE » de fait, même si elles sont sou- ●●●

PAUVRETÉ ET VILLE DURABLE :

QUELLES INTERACTIONS ?

●●● vent totalement indignes. Ils polluent donc moins que les mieux logés et les mieux lotis, mais le problème est qu'ils polluent humainement davantage – si l'on peut se permettre cette remarque à connotation malthusienne –, puisqu'ils sont de plus en plus nombreux dans le monde. On s'intéressera ici, de manière rapide, au cas français et au contexte global.

UN SUJET TRÈS FRANÇAIS ?

Le sujet de la pauvreté préoccupe beaucoup les Français. Pourtant, il ne s'agit pas d'un sujet spécifiquement et intensément français, loin s'en faut. La question de la pauvreté (ses dimensions, ses traits, ses probabilités) est une préoccupation très présente dans nos mentalités. En effet, une étude Eurobaromètre de 2007 montre que si les Européens considèrent (aux deux tiers) que n'importe qui peut tomber dans la pauvreté au cours de sa vie, 90 % des Français partagent cette opinion, se plaçant ainsi en champions du pessimisme en la matière, loin devant la Pologne, la Roumanie ou la Bulgarie, pays « légèrement » moins bien lotis. Les Français sont encore les plus nombreux parmi les Européens à craindre de devenir sans-abri, devant les Lituaniens et les Lettons.

Passons des opinions aux évolutions mesurées de la pauvreté. L'évolution du nombre de pauvres depuis 1970 montre qu'à l'aune de sa mesure conventionnelle¹, la pauvreté a considérablement baissé jusqu'au milieu des années 1990, avant de se stabiliser et de repartir à la hausse à partir de 2004. L'explosion de la pauvreté évoquée par certains est à relativiser, puisque la remontée de la pauvreté est elle-même relative et très récente. Ainsi, la proportion de pauvres en 1970 était d'environ 19 % de la population française et cette part est aujourd'hui passée à environ 13 %.

Il convient par ailleurs d'observer les évolutions de la pauvreté sur le plan urbain. La pauvreté s'est en effet transformée et elle s'est urbanisée, en particulier en France : en 1996, 30 % des pauvres vivaient en zone rurale, et en 2002, cette proportion était passée à 26 %. En 1996, l'agglomération parisienne concentrait 8 % des pauvres : cette proportion est passée à 12 % aujourd'hui.

Si la pauvreté s'est stabilisée en moyenne, ce sont ses mutations qui doivent être soulignées. Ainsi touche-t-elle désormais surtout les jeunes qui ont des difficultés à entrer sur le marché du travail,

alors qu'elle concernait autrefois principalement les personnes âgées. Et elle est aujourd'hui très concentrée (au sens de très intense) dans les zones urbaines sensibles où le taux de pauvreté est trois fois plus élevé que sur l'ensemble du territoire. Et la part des travailleurs pauvres a significativement augmenté. Enfin, la pauvreté

s'explique fortement par la transformation des ménages : jusqu'à très récemment, les pauvres se trouvaient principalement chez les familles nombreuses. Depuis trois ans, le plus grand nombre de pauvres se trouve au sein des familles monoparentales. Et ces familles monoparentales ont les taux les plus élevés de pauvreté. La pauvreté est donc

“ Les Français sont encore les plus nombreux parmi les Européens à craindre de devenir sans-abri ”

bien un sujet de « ville durable » en France, car elle affecte durablement et plus fortement les villes.

UN THÈME DE PLUS EN PLUS MONDIAL

La pauvreté est toujours évaluée à l'aune de la distribution nationale des revenus. Ceci amène bien des surprises. Il est intéressant de noter, par exemple, que les statistiques européennes font état, pour certains segments de population, d'un taux de pauvreté plus important en France qu'en Pologne ou en République tchèque. Ce résultat est toutefois lié aux définitions prises en considération. Pour avoir une idée de la diversité de la pauvreté au sein de l'Union européenne, il est judicieux de comparer les revenus des ménages suivant les pays et de les rapporter au seuil de pauvreté, celui-ci prenant





À Rio de Janeiro, les *favelas* logent la grande majorité de la population pauvre.

comme base 60 % de la médiane des revenus nationaux. Ainsi est-on pauvre en Bulgarie, en 2007, avec moins de 80 euros par mois alors qu'on est pauvre au Luxembourg avec 1 500 euros ou en France avec 907 euros... Une autre voie pour apprécier la pauvreté – plutôt que le revenu monétaire des ménages – est de s'intéresser à la « privation matérielle ». Ainsi, le fait de ne pas posséder de voiture personnelle, d'être dans l'incapacité de payer ses prêts, de ne pas disposer d'une télévision en couleurs ni d'un téléphone, ou encore de ne pas avoir les moyens de consommer un repas avec viande, poulet ou poisson au moins tous les deux jours, sont considérés comme autant de critères de privation matérielle. En se basant sur ces données, il apparaît que le Luxembourg, la Suède ou les Pays-Bas se situent parmi les pays très riches avec un taux de privation matérielle touchant seulement 3 % à 6 % de la population. À l'opposé, ce taux est très élevé dans les pays entrés récemment dans l'Union européenne, en particulier les pays issus de l'ex-bloc socialiste : ce taux atteint 50 % en Lettonie, 44 % en Pologne ou 41 % en Lituanie.

Si la pauvreté, dans ses liens avec la question de la ville durable, ne se pose pas dans les mêmes termes partout dans la relativement riche Union européenne, les disparités sont encore plus prononcées à l'échelle mondiale. Si l'on représente une carte du « monde à un euro par jour », il apparaît que la pauvreté est quasiment inexistante dans les pays européens tandis que l'Afrique, l'Inde et la Chine concentrent la quasi-totalité des pauvres de la planète.

Si l'on se réfère au décompte des bidonvilles et de leurs habitants établi par UN Habitat, il apparaît que 750 millions de personnes vivaient dans des bidonvilles en 1990. La statistique n'est pas des plus fiables, mais elle autorise des ordres de grandeur. En 2000, on estimait à un milliard d'individus la population des bidonvilles. Cela signifie que, sur la moitié de la population mondiale vivant en milieu urbain, un tiers vit dans des bidonvilles. Selon les projections d'ONU Habitat, 1,5 milliard de personnes devraient vivre dans les bidonvilles à l'horizon 2020.

Ce qui permet de revenir à notre sujet : la ville durable. Car les bidonvilles sont, dans une certaine mesure (écologique) « durables ». En effet, il s'agit de lieux plutôt denses et à basse consommation énergétique, ces éléments n'étant pas liés à la construction mais à l'obligation pour les habitants d'être frugaux et sobres. Et cette population d'habitants des bidonvilles devrait croître de 500 millions habitants d'ici à dix ans.

UNE FRUGALITÉ CONTRAINTÉ

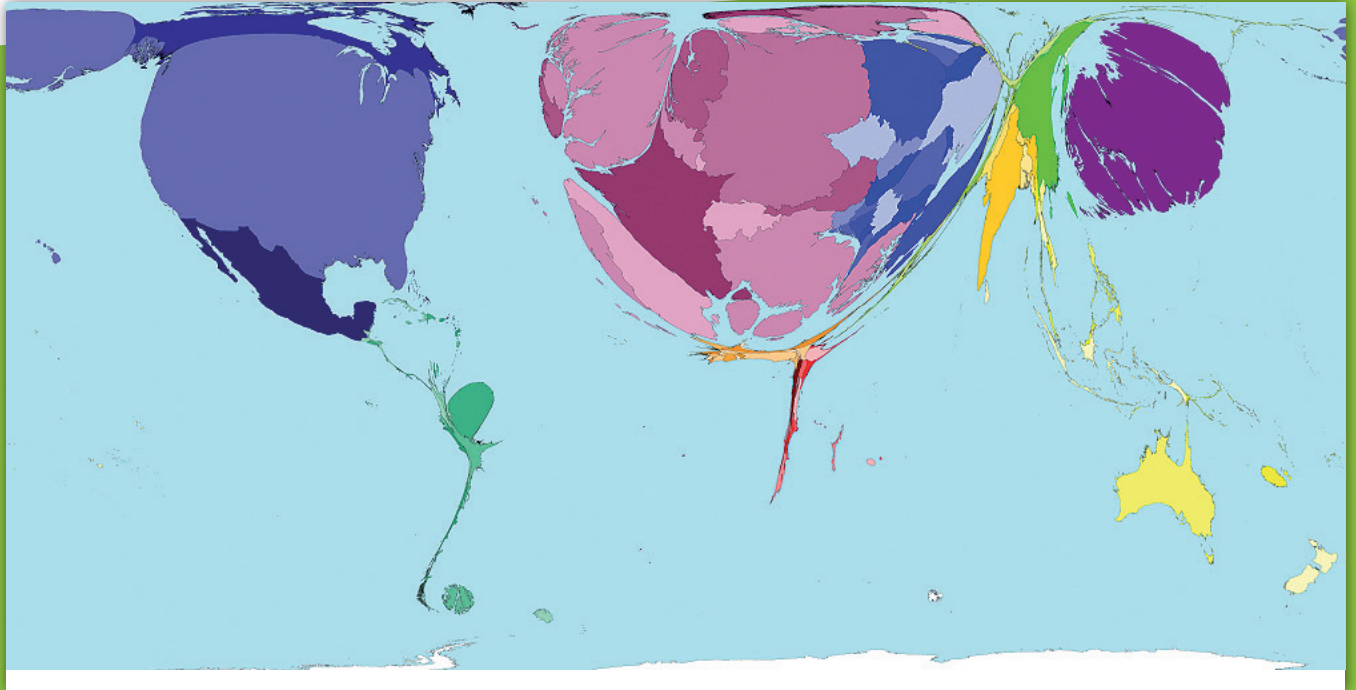
Le Centre des Nations Unies sur les établissements humains définit le « ménage habitant un taudis » comme un groupe de personnes vivant dans le même logement urbain dépourvu d'un ou de plusieurs des éléments suivants : une habitation durable, une surface habitable suffisante, une disponibilité d'eau potable, un accès à un système d'assainissement et une sécurité juridique d'occupation.

“ Cette population d'habitants des bidonvilles devrait croître de 500 millions habitants d'ici à dix ans ”

Si l'on représente la croissance de la population vivant dans les bidonvilles entre 1990 et 2001, on obtient un cartogramme déformé surreprésentant l'Afrique, l'Inde et la Chine et faisant apparaître également plusieurs pays d'Amérique du Sud. Dans ce cartogramme, l'Europe apparaît plus

nettement que dans le cartogramme du monde à un euro par jour (en particulier l'Espagne ou la Grèce), mais elle est largement sous-dimensionnée par rapport à sa taille réelle. En revanche, une cartographie de la connexion à des systèmes d'égouts et d'assainissement de l'eau fait apparaître les pays européens, l'Amérique du Nord et le Japon surdimensionnés, tandis que l'Afrique, l'Amérique du Sud et l'Asie sont quasi invisibles.

Les bidonvilles étant « durables », au sens environnemental du terme, puisque leur population consomme ●●●



La connexion à des systèmes d'égout et d'assainissement de l'eau dans le monde en 2004 (la taille de chaque territoire est fonction de la proportion de la population mondiale disposant d'un accès à un système d'assainissement de l'eau et à des égouts, se trouvant sur ce territoire). Source : www.worldmapper.org

●●● peu d'énergie et émet peu de gaz à effet de serre comparée à la population « riche », il est intéressant de prendre en compte les centaines de millions de personnes qui naissent dans les bidonvilles et les peuplent. Cette urbanisation qui progresse et cette agglomération humaine dans les bidonvilles seraient ainsi presque une bonne nouvelle. Cette population pourrait en effet être considérée non pas seulement comme une masse défavorisée, mais plutôt comme autant de « sas » vers une vie urbaine plus connectée en termes d'éducation pour les enfants et de services apportés à la population.

Une évaluation de la Banque mondiale a montré que plus la croissance urbaine est rapide dans les pays en

développement, plus les bidonvilles croissent, mais qu'à mesure du développement de l'urbanisation, les bidonvilles déclinent. Cette « bidonvilisation » peut donc être considérée comme « positive », dans la mesure où elle permet aux pauvres de ne pas demeurer exclusivement dans les zones rurales (qui concentrent encore la majorité des pauvres). Ainsi, la ville n'apparaît pas nécessairement comme la cause majeure de la pauvreté, mais plutôt comme la solution. Il ne faut pas célébrer le bidonville, bien évidemment. La seule idée-force soutenue ici est qu'il importe de se tourner avec sérieux, rigueur et volontarisme vers les grandes masses de pauvreté et de difficulté, ailleurs que dans le monde riche, lorsque l'on veut évoquer la durabilité... ■



NOTES

1. C'est-à-dire la proportion des personnes dont les revenus se situent sous un seuil fixé à 60 % de la médiane des revenus, données issues des revenus fiscaux des ménages.

Dans les pays du Sud « émergents » qui connaissent un rattrapage de croissance, ce qui n'est pas sans conséquences sur la qualité de l'environnement, la question de la mobilité devient un enjeu majeur. Politiques de transports, planification urbaine et accompagnement social se conjuguent, selon le cas, avec la nécessité d'une meilleure maîtrise de la pollution atmosphérique. Les exemples de Curitiba (Brésil) et de Rabat (Maroc) ne manquent pas d'intérêt.

Vers une mobilité plus durable dans les villes du Sud ?

La migration des habitants vers les villes, la faiblesse des transports publics ou la dispersion de l'emploi produisent là-bas les mêmes effets qu'ici. Mais des politiques publiques plus ou moins volontaristes financées par les grands bailleurs de fonds, parfois relayés dans le cadre de la coopération décentralisée avec des villes du Nord, visent à inverser la tendance ou tout du moins à rechercher les voies d'une mobilité plus durable et moins consommatrice d'énergie, malgré la forte croissance du taux de motorisation des ménages.

CURITIBA : LE « MODÈLE » BRÉSILIEN REMIS EN CHANTIER

Ville centre d'une région métropolitaine qui accueille plus de trois millions d'habitants, située dans l'une des régions les plus industrialisées du Brésil, Curitiba a été érigé en modèle. Récompensée par le Prix environnemental de l'ONU en 1990 puis labellisée « capitale écologique du Brésil », la ville a connu un développement démographique très important, puisque sa population a triplé en trente ans, sans renoncer à maîtriser son environnement, selon l'objectif énoncé dès 1966 dans son « plan directeur ». C'est à ce titre que, parmi de nombreuses initiatives en faveur de l'environnement comme l'ouverture de parcs de proximité (51 m² d'espaces verts par habitant, un record) ou le programme « Recyclage des déchets contre nourriture », Curitiba a créé une offre de transports en commun conçue en relation directe avec la politique d'aménagement urbain. Sur l'ensemble des axes structurants (60 km de voies existantes ou créées), une voie centrale a été dégagée en faveur des transports en commun (Bus Rapid Transit). L'implantation de commerces et de services publics à proximité de chaque terminal, dans ce que l'on appelle les « rues de la citoyenneté », rend attractif l'environnement des stations. Deux mille bus transportent ainsi 1,9 million de passagers par jour. Le « système intégré de trans- ...



ZOOM



RABAT : UNE COOPÉRATION FRANCO-MAROCAINE ACTIVE

En 2007, dans le cadre du Programme d'appui à la décentralisation du Maroc porté par la France et le Maroc, les collectivités du Grand Lyon et de la capitale marocaine ont reçu un cofinancement destiné au « renforcement durable des capacités de maîtrise d'ouvrage » de la ville de Rabat (1,9 million d'habitants) en matière de déplacements et de transports publics urbains. Une démarche partenariale à laquelle a contribué l'Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise conjointement avec l'Agence d'urbaine de Rabat-Salé-Temara, jumelée avec elle depuis 2007. Rabat faisait face depuis longtemps à la défaillance de son service de transports collectifs, du fait d'une absence de « vision globale » sur la question. Les autorités marocaines avaient déjà réagi en mettant en place un nouveau système de tramway et en cherchant à réorganiser le système municipal de desserte en bus. Le projet de coopération, qui a mobilisé de nombreux acteurs², a fait porter ses efforts, pendant deux ans, sur la structuration de la maîtrise d'ouvrage, à travers des ateliers de travail, une mission d'expertise, des séminaires d'échanges et l'organisation d'une table ronde sur place, autant d'espaces de travail également destinés à forger les éléments d'une « culture commune ». Le programme a notamment permis à la municipalité de formuler plus précisément ses choix de transports dans le cadre d'un plan de déplacements urbains (PDU) et de mieux coordonner les acteurs du transport urbain concernés.

La mise en place des deux premières lignes de tramway et l'extension de l'offre de bus dans l'agglomération s'accompagnent aujourd'hui d'une réflexion sur un nouveau plan de circulation et d'une phase de concertation publique un peu délicate, du fait de l'impact du chantier du tramway sur le fonctionnement quotidien de la ville. Un projet de Schéma directeur de transport collectif pour l'agglomération de Rabat-Salé a été proposé et différents scénarios ont été établis dans le cadre du PDU avec l'appui de l'Apur pour aider à « faire les bons choix ». Ceci dans la perspective de l'arrivée du TGV qui devrait relier en 2015 Rabat à Tanger, puis à Casablanca, toujours dans le cadre d'une coopération entre États, cette fois entre la France et le Maroc. Au-delà des premiers résultats, il s'agit d'orienter la réflexion des décideurs marocains sur une meilleure articulation entre transport et urbanisme, en élargissant la discussion à d'autres partenaires (Wilaya, élus communaux ou développeurs privés) et à de nouveaux territoires (les futurs pôles de développement régional). Un vaste chantier également. ■

Pierre Gras

●●● ports » gère aussi vingt-huit lignes scolaires dédiées. Et le remplacement progressif des vieux bus, qui fonctionnent au diesel, limite les émissions de CO₂.

Mais la démarche solidaire de la ville s'exprime aussi à travers la mise en place d'un titre unique de transport, valable dans la majorité des communes de la région métropolitaine, qui propose des tarifs modulés en fonction de la situation sociale des intéressés. Car cette logique « vertueuse » s'inscrit dans une politique plus générale où l'intégration des services urbains, la réduction des distances ou des temps de déplacements et la lutte pour une meilleure insertion économique de la population pauvre sont considérées comme des leviers d'action. La démarche a porté ses fruits, puisque le taux de chômage (7,6 % en 2005) est l'un des plus faibles du Brésil tandis que l'empreinte carbone de la mobilité s'est stabilisée. Toutefois, le modèle de « mobilité durable » proposé par Curitiba souffre de certaines limites. Le trafic automobile s'étant malgré tout développé, des solutions sont recherchées pour passer à une nouvelle étape, ce qui suppose de convaincre un plus grand nombre d'habitants – notamment la population aisée – d'utiliser davantage les transports publics.



Le chantier du tramway de Rabat a un fort impact sur le fonctionnement quotidien de la capitale marocaine.

NOTES

1. Sources : « Curitiba, ville durable et solidaire », in *Urbanisme hors série n° 28*, mars-avril 2006, *Le Monde, France 3*.
2. Outre l'Agence d'urbanisme et le Grand Lyon, le Sytral (autorité organisatrice des transports collectifs de Lyon), le Certu et l'association Corail. Par ailleurs, l'Atelier parisien d'urbanisme et la ville de Paris travaillent également à Rabat dans le cadre de la révision des plans d'occupation des sols des trois villes concernées et du schéma directeur de l'agglomération.

INGÉNIERIE URBAINE ET NOUVEAUX MOYENS D'ACTION

La ville durable, on l'a vu, doit faire face à ses contradictions : avec les oppositions entre l'économique, le social et l'environnemental, bien sûr, mais aussi au sein de chacun des trois piliers du développement durable. Ce n'est donc pas une « cohérence suprême » qu'il convient de rechercher, à l'instar de ces modèles urbains forcément « totalitaires », nous explique Jean-Marc Offner en s'appuyant sur les travaux des récents Entretiens du Certu, mais « *des compromis, de la coopération, de la compensation, grâce aux multiples coordinations entre acteurs* » : « *Il s'agit, en un mot injustement galvaudé, d'organiser la gouvernance, ce qui nécessite des objets de négociation, des cadrages, des lieux de transaction. Si elles n'aboutissent pas, concertations et palabres finissent par fatiguer* », souligne-t-il avec raison.

Confronté à ces défis, rappelle Thierry Vilmin, l'aménagement durable doit d'abord dépasser les deux grands écueils qui ont marqué l'urbanisation des soixante dernières années – la rigidité et le manque de diversité du fonctionnalisme des Trente Glorieuses, ainsi que la désorganisation et le gaspillage foncier des trente années qui ont suivi –, au bénéfice d'une meilleure gestion de l'espace. L'auteur suggère en particulier le retour à des politiques foncières publiques. La maîtrise des périmètres opérationnels est souhaitable, même partiellement, parce que les

prix trop élevés du foncier « *ne sont plus supportables face aux nouvelles contraintes de mixité sociale, de qualité environnementale et de contributions aux équipements publics* », surtout dans un contexte d'appauvrissement des finances locales.

Mais cet « espace urbain durable » est devenu largement européen, sinon mondial. Brigitte Bariol, qui préside un groupe de travail constitué à cet effet, esquisse les contours du « cadre européen » qui va bientôt servir de référence à l'action publique en matière de développement urbain durable. La construction collective d'un « référentiel d'action » est notamment l'occasion de soulever d'intéressantes questions touchant à la mise en réseau, à la gouvernance et aux approches contrastées des villes concernant le développement durable. Les expériences sont aujourd'hui fort nombreuses, de Breda (Pays-Bas) à Malaga (Espagne), en passant par des initiatives suédoises fort bien médiatisées ou, en France, par la valorisation de la « nature en ville », comme à Metz ou à Rennes. Il n'en reste pas moins que le succès d'un tel cadre d'action réside dans son appropriation collective et dans sa diffusion par les acteurs eux-mêmes. L'enjeu est donc bien de construire un outil opérationnel de suivi-évaluation du développement urbain durable en Europe, qui soit transversal et flexible, et non pas normatif mais adaptable aux différents contextes locaux. Ce qui suppose effectivement des modes de gouvernance « innovants »... qui restent à imaginer.



- 38 LA VILLE DURABLE ENTRE CONTRADICTIONS ET TRANSVERSALITÉS
- 41 L'URBANISME OPÉRATIONNEL À L'AUNE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
- 44 UN RÉFÉRENTIEL D'ACTION EUROPÉEN POUR LA VILLE DURABLE
- 47 ZOOM LES VILLES FRANÇAISES RENOUEMENT AVEC LEUR NATURE
- 49 ZOOM RENNES FAIT LE PARI D'UNE « VILLE SANS BANLIEUE »

Les premiers Entretiens du Certu, qui se sont tenus à Lyon les 2 et 3 février 2010, avaient pour thème « La ville durable, stratégies, méthodes et savoir-faire ». Oubliant pour un temps BedZed ou Fribourg, les participants se sont intéressés aux façons de travailler. La boîte à outils n'est pas encore totalement constituée, mais on sait désormais dans quels rayonnages trouver les instruments appropriés et à qui en confier le maniement¹.



LA VILLE DURABLE ENTRE CONTRADICTIONS ET TRANSVERSALITÉS

PAR JEAN-MARC OFFNER

Directeur général de l'A-urba (Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine), il a publié en 2007, avec Carole Pourchez, La ville durable, perspectives françaises et européennes (Problèmes politiques et sociaux, La Documentation française).

La décentralisation des années 1980 a fait des collectivités locales les patrons de l'urbanisme opérationnel, du droit des sols, de la planification et de la gestion des déplacements : autant de domaines aujourd'hui en première ligne dans les réflexions sur la ville durable. Au nom des intérêts nationaux, voire internationaux, en matière de santé publique comme de réchauffement climatique, ces politiques sectorielles retrouvent ainsi – paradoxe de l'histoire – un formatage étatique. En 1996, la Laure (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) avait



« Mille et une contradictions surgissent dès lors que l'on tente d'évaluer avec rigueur les empreintes écologiques... »

marqué la réinitialisation de l'intervention nationale au niveau local, avec des Plans de déplacements urbains (PDU) rendus obligatoires et cadrés dans leurs objectifs. La loi Grenelle 2 amplifie cette orientation d'un retour de l'État dans les affaires locales. Celui-ci a certes toute sa légitimité, compte tenu des enjeux supra-locaux du développement durable. Mais les règles du jeu entre l'État et le local ne doivent-elles pas changer ?

ARTICULER LES ÉCHELLES... ET LES CONTRADICTIONS

En matière de planification, tout particulièrement, l'administration centrale semble rester sur une vision de la nécessaire complémentarité/cohérence entre des documents d'échelle géographique et de technicités hétérogènes : schémas régionaux, plans climats, plans Air, SCoT, PLU, PLH, PDU... Cette quête de globalité, récurrente depuis la Loi d'orientation foncière de 1967, risque de rencontrer les difficultés habituelles, faute de pragmatisme et d'adaptation aux problématiques et agendas locaux. Face à cette cohérence par trop formelle, le local valorise plutôt le couple contradiction/coordination.

Car la ville durable doit faire avec ses contradictions internes. Avec les oppositions entre l'économique, le social et l'environnemental, bien sûr, mais aussi au sein de chacun des trois piliers du développement durable. Plusieurs contradictions méritent une illustration : se

chauffer au bois génère de la pollution ; les habitants des villes denses se déplacent plus que ceux du périurbain durant le week-end (« effet barbecue » !); les circuits courts de la logistique n'autorisent pas la massification des flux nécessaire au transport par rail. Mille et une contradictions de ce type surgissent, dès lors que l'on tente d'évaluer avec rigueur les « empreintes écologiques ». Ce n'est donc pas une cohérence suprême qu'il convient de rechercher, à l'instar de ces modèles urbains forcément « totalitaires », mais des compromis, de la coopération, de la compensation, grâce aux multiples coordinations entre acteurs.

Il s'agit, en un mot injustement galvaudé, d'organiser la gouvernance, ce qui nécessite des objets de négociation, des cadrages, des lieux de transaction. Si elles n'aboutissent pas, concertations et palabres finissent par fatiguer. Il faut donc inventer une gouvernance équipée, outillée.

PETITS ARRANGEMENTS ENTRE AMIS ET « ADHOCRATIE »

« Multi-acteurs », « multi-scalaire », « multi-secteurs »... Ces préoccupations d'élargissement du cadre de travail et de diversification de la palette des fabricants de la ville ne sont certes pas nouvelles. Mais l'ambition du développement durable les rend plus vives encore. Faire un collègue « durable », ce n'est pas seulement construire un bâtiment, c'est aussi élaborer un plan vélo pour l'accès des collégiens à leur établissement et faire dialoguer le conseil général, l'autorité organisatrice des transports et la commune.

La gouvernance de la ville durable est affaire de compromis. Des dispositifs organisationnels, des projets d'interfaces permettent de produire des compromis productifs. Ainsi, les « contrats d'axe », où l'autorité organisatrice des transports, le syndicat mixte porteur du Schéma de cohérence territoriale, l'intercommunalité d'agglomération et la municipalité négocient un échange entre un projet de transport collectif et un projet de développement urbain, sont une façon de concrétiser par le contrat la fameuse articulation entre transport et urbanisme. Un autre exemple d'« équipement » de la discussion est fourni par une grille d'évaluation de la durabilité des projets (la RST-02). Au-delà de son éventuel rôle dans la labellisation des projets, c'est surtout comme plate-forme de discussion, comme référentiel qu'elle trouve son intérêt. ●●●





●●● L'informel conserve ses vertus, et les professionnels des collectivités territoriales le soulignent, qu'il s'agisse d'arrangements ad hoc entre un maître d'ouvrage et un promoteur ou d'engagements entre institutions locales sans accords formels portés par la confiance et le respect de la parole donnée. Cela suppose un suivi des relations (à travers des comités de mise en œuvre) et une stabilité des contextes locaux d'action. La politique de la ville offre une situation privilégiée de cette gouvernance organisée par les méthodes de travail, avec beaucoup d'apprentissage, de formation des personnels, de production de savoirs. Les quartiers concernés constituent un bon terrain organisationnel pour appréhender le développement durable. La politique de la ville, déjà, voulait rendre transverse l'action publique.

CHEMINS DE TRAVERSE

La quête de transversalité doit se garder de trois écueils : l'addition des logiques sectorielles, qui oublie les interdépendances ; la cohérence totalisante, qui nie les contradictions ; et la transversalité spécialisée, qui ajoute une logique sectorielle supplémentaire (la mission Agenda 21 au fin fond d'un bureau d'un service technique...). Certaines méthodes, plus que d'autres, favorisent un point de vue transversal. Les budgets énergie transports, inventés il y a 25 ans à l'Institut de Recherche des Transports, proposaient un indicateur commun pour parler à la fois de déplacement et d'habitat. Les paysagistes, qui savent observer en même temps le brin d'herbe et l'horizon, parviennent sans doute mieux que d'autres à articuler les échelles spatiales. D'autres notions, établies dans la panoplie du développement durable, sont également prometteuses de transversalité. L'économie de fonction-



nalité invite à s'intéresser aux usages plus qu'à la possession. De même, recyclage, réversibilité et mutualisation intègrent la diversité des usages et des temporalités. La transversalité se gagnera en parcourant les chemins de traverse et non les circuits balisés, en revisitant les questions urbaines et en passant ailleurs, avec des fils rouges inédits.

MAÎTRISES D'USAGE

Parmi ces nouvelles démarches à développer, l'attention portée aux usagers et aux usages est certainement l'une des plus fructueuses. La concertation seule ne vaut pas garantie d'appropriation d'un projet. Bien souvent, les modalités de mise en œuvre s'avèrent plus stratégiques que le processus de décision lui-même. Parfois même, a-t-on entendu dire, le projet commence à la livraison (c'est à l'usage qu'un bâtiment, par exemple, se révèle économe ou dispendieux). La conception et la gestion des espaces publics se prêtent bien à la mobilisation d'une « maîtrise d'usage ». Ainsi, les espaces dédiés à une utilisation spécifique trouvent vite leurs limites en situation contrainte (ne serait-ce que par la largeur des voiries). Se trouve alors en jeu la capacité des usagers à partager l'espace, à intérioriser les comportements permettant la cohabitation. Car les usagers ne raisonnent pas en « sectoriel » mais bien en transversal, parce que leurs demandes répondent à des pratiques qui font fi des frontières administratives et technologiques. Ainsi leurs revendications d'intermodalité poussent-elles les autorités organisatrices de transport à s'entendre. Leurs difficultés de gestion familiale des emplois du temps incitent les collectivités locales à penser aux temporalités urbaines.

Le projet de la ville durable appelle de nouvelles façons de faire. À la standardisation des « bonnes pratiques » et du « prêt-à-faire », il faut préférer le « sur-mesure ». Au modèle de la ville achevée, longtemps présumée par les procédures de planification, il convient de substituer des démarches sachant tirer profit de l'indétermination, de « l'incomplétude ». Comme l'écrit Thierry Paquot, « *l'inattendu relève aussi de l'imperfection et apporte son irremplaçable lot d'usages insoupçonnés* »². ■

NOTES

1. Ce texte s'inspire de la synthèse des « points forts des débats en atelier » effectuée en clôture des entretiens du Certu par Éric Charmes et Jean-Marc Offner, respectivement membre et président de la Commission consultative pour l'amélioration de la qualité scientifique et technique du Certu.
2. Thierry Paquot, *Terre urbaine ; cinq défis pour le devenir urbain de la planète*, éditions La Découverte, 2006.

Face aux défis actuels, l'aménagement durable doit dépasser les deux grands écueils qui ont marqué l'urbanisation des soixante dernières années : la rigidité et le manque de diversité du fonctionnalisme des Trente Glorieuses, la désorganisation et le gaspillage foncier des trente années qui ont suivi. Au bénéfice d'une meilleure gestion de l'espace.



L'URBANISME OPÉRATIONNEL À L'AUNE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

PAR THIERRY VILMIN

Consultant, chercheur en aménagement, directeur de Logiville, il est l'auteur de l'ouvrage L'aménagement urbain en France (éd. du Certu, 2008, nouvelle édition).

Ce que l'on appelle l'urbanisme opérationnel – les ZAC, les villes et stations touristiques nouvelles pour faire simple – était en reflux depuis les années 1980. Il n'avait pas toujours bonne presse, ayant produit des quartiers nouveaux que l'on n'a cessé de réparer depuis. Mais le mode dominant d'urbanisation qui lui a succédé, que l'on peut désigner comme « diffus », a produit, outre une explosion des prix fonciers, l'étalement urbain que nous constatons aujourd'hui et dont nous aurons peut-être à corriger les conséquences dans les décennies à venir. Avec ●●●

- la préoccupation du développement durable, le balancier peut-il repartir dans l'autre sens, vers un retour de l'aménagement opérationnel? Plusieurs facteurs peuvent le laisser penser.

RÉGULER LA CONSOMMATION FONCIÈRE

Tout d'abord, la relation entre urbanisme et environnement s'inverse¹, le deuxième primant désormais sur le premier et régulant la consommation des terrains naturels et agricoles. Dans ces conditions, l'espace disponible pour l'urbanisation sera plus mesuré et devra être utilisé de manière plus intensive, plus raisonnée, au moyen de démarches volontaristes d'aménagement impliquant davantage les collectivités publiques qu'au cours des trente dernières années.

La réalisation d'écoquartiers ne peut guère se concevoir avec des processus d'urbanisation diffuse. Il faut en effet imaginer des plans masses économes en surfaces et optimisant l'orientation des bâtiments en fonction du soleil et du vent, inventer un cycle de l'eau qui limite au maximum les effluents, une gestion des déchets qui facilite les récupérations et diminue les coûts de collecte, une insertion de la nature en ville qui favorise la biodiversité tout en mettant les espaces récréatifs à portée immédiate des citoyens, une production localisée d'énergie renouvelable, une priorité aux modes doux de déplacement et aux transports collectifs cantonnant le recours à la voiture et l'envahissement des parkings.

Mais l'aménagement durable, c'est aussi le recyclage du foncier urbain, friches industrielles, anciennes casernes, terrains ferroviaires. Opérations complexes et longues nécessitant une remise en état des sols, des relogements, une reconstitution des infrastructures, et qu'il faut concevoir et conduire en concertation avec les habitants du voisinage dans un processus de rétroaction constante de la réalisation sur la conception².

ÉVOLUTIONS ET ADAPTATIONS

Ces évolutions semblent plaider pour un retour de l'aménagement opérationnel à l'initiative des collectivités. Cependant, d'autres mutations récentes peuvent laisser penser que l'aménagement a vocation à être laissé au marché. Tout d'abord, le retournement conjoncturel de l'immobilier de 2008 (même si l'on assiste aujourd'hui à une stabilisation soutenue par des taux d'intérêt très faibles et des aides fiscales et financières) peut rendre moins acceptable par la demande solvable les surcoûts d'aménagement et de construction entraînés par l'impératif environnemental. Ensuite, et de manière plus structurelle, la loi du 20 juillet 2005 prise en application des directives européennes, a livré le secteur de l'aménagement à la concurrence, les opérateurs publics n'étant plus distingués à cet égard de leurs homologues du privé. Mais ces évolutions doivent être relativisées. Tout d'abord, il s'avère que la concurrence sauvage entre aménageurs privés et aménageurs publics n'est pas au rendez-vous lorsqu'il s'agit d'opérations complexes à forte teneur

environnementale. Les acteurs privés veulent conserver une visibilité commerciale, c'est-à-dire ne lancer l'opération que lorsqu'ils sont assurés de sa commercialisation, et pouvoir faire machine arrière si le marché local ne se révèle pas suffisamment porteur. Ils jettent donc leur dévolu sur des fonciers simples et des opérations qui, même si elles sont qualifiées d'aménagement durable ou d'écoquartier, peuvent être dénouées dans un temps court et sur des bases sûres de contractualisation avec la collectivité, bases qui n'auront pas à être remises en cause lors des processus de participation des habitants. Les opérations longues et complexes, qui ne donnent pas de certitudes sur le montant des recettes puisque les commercialisations interviendront plusieurs années après, au cours d'une phase non prévisible du cycle conjoncturel, sont de facto réservées aux opérateurs publics, SEM, SPLA ou EPA.

Ces opérateurs publics sont théoriquement en concurrence. En réalité, cette concurrence reste modérée sauf dans les plus grandes agglomérations comme la Région parisienne. Dans beaucoup de cas, l'aménageur public est aussi le réceptacle d'un portage politique, d'une implication forte des élus dans des projets très significatifs localement. S'il est mis en concurrence, c'est de manière formelle. Le législateur a d'ailleurs prévu une formule pour ces structures qui ne sont en fait que le bras armé de la collectivité : la société publique locale d'aménagement (SPLA) qui est dispensée de mise en concurrence.

DES SOLUTIONS MOINS COÛTEUSES ?

Les aménageurs publics³, conscients de l'attente exprimée à leur égard en matière de développement durable, s'organisent pour y répondre. Ils se dotent de l'ingénierie nécessaire, soit en interne avec une cellule thématique ayant une position transversale dans l'organigramme, soit en externe en s'adjoignant les assistances à maîtrises d'ouvrage compétentes. Ce renforcement de l'ingénierie favorise les grandes sociétés d'économie mixte qui peuvent se doter des compétences techniques requises et qui profitent aussi de la mise en concurrence pour aller chasser sur les terres voisines. Les sociétés plus petites





Les coûts des travaux d'aménagement ne sont pas sensiblement plus élevés du fait d'une conception durable.

tendent à s'organiser en réseaux, sous forme d'association ou de groupement d'intérêt économique, pour rassembler leurs moyens et répondre aux consultations sur des opérations exigeant une forte technicité.

Une enquête du Club Ville Aménagement montre que le retournement conjoncturel ne s'est pas traduit, contrairement à ce qui pouvait être craint, par un abandon des principes du développement durable. Les coûts des travaux d'aménagement, hors dépollution éventuelle, ne sont pas sensiblement plus élevés du fait de conceptions durables. La crise financière de l'année 2008 a été suivie d'une baisse des prix dans le bâtiment et les travaux publics. Et certaines solutions durables sont même moins coûteuses que des solutions traditionnelles, par exemple les noues reviennent moins cher que les tuyaux enterrés pour l'évacuation des eaux pluviales. En revanche, les études sont plus approfondies et plus coûteuses. Mais la notion de développement durable permet de faire accepter des densités plus fortes et par conséquent d'absorber des prix fonciers parvenus à des niveaux élevés.

Certes, les recettes des bilans d'aménagement ont été affectées par le retournement conjoncturel et par les obligations d'efficacité énergétique imposées aux constructeurs. Les aménageurs ont dû diminuer dans bien des cas le prix des « charges foncières » vendues aux promoteurs. Mais cette diminution tend à s'estomper : d'une part, en raison de la baisse des prix du BTP, baisse conjoncturelle mais aussi liée à la meilleure maîtrise des techniques et des matériaux par les entreprises, et d'autre part du fait que les promoteurs eux-mêmes anticipent les obligations de performances énergétiques.

QUELLES NOUVELLES PRATIQUES ?

Quelles seront les pratiques imposées par cet aménagement opérationnel durable renouvelé ? Tout d'abord, il suggère un retour vers des politiques foncières publiques. Car la maîtrise des périmètres opérationnels est souhai-

table, même si elle n'est pas toujours nécessaire en totalité, pour l'aménagement cohérent d'un espace devenu rare, et surtout parce que des prix fonciers élevés ne sont plus supportables face aux nouvelles contraintes de mixité sociale, de qualité environnementale et de contributions aux équipements publics dans un contexte d'appauvrissement des finances locales.

Ensuite, cet aménagement durable signifie un retour vers l'urbanisme de projet, par opposition à l'urbanisme réglementaire qui postule que le Plan local d'urbanisme (PLU) doit être opérationnel, c'est-à-dire ménager directement les conditions juridiques du passage du plan à l'opération. Au contraire, le projet opérationnel est un moment différent de celui du projet de ville tel qu'il est inscrit dans le PLU et son Projet d'aménagement et de développement durable. L'affichage a priori du droit des sols des projets futurs rigidifie leur conception et fait monter les prix fonciers. Et l'expérience montre que le règlement du PLU, même très affiné, ne suffit pas à garantir la qualité du projet. Celle-ci ne peut résulter que d'un travail fin d'élaboration et de concertation entre les parties prenantes, la collectivité étant assistée des conseils compétents dans les domaines aussi bien urbanistiques et environnementaux que financiers et juridiques. L'expérience enseigne également qu'un projet concerté permet une meilleure « intensification urbaine » qu'un affichage a priori de la règle, car celle-ci doit tenir compte des préventions des riverains et des élus par rapport à la densité.

Enfin, l'aménagement durable pose la question de la labellisation : qu'est-ce qu'un écoquartier ? Les aménageurs souhaitent cette labellisation pour bien faire valoir leur valeur ajoutée par rapport au développement diffus. Mais en même temps, ils la redoutent, craignant le retour à un urbanisme normé comme celui qui avait présidé à la conception des grands ensembles, figeant la conception, appauvrissant la créativité. Aux antipodes des rigidités de cet urbanisme normé, la qualité environnementale⁴ prône la réversibilité, la flexibilité, l'adaptabilité, qui sont aussi l'apanage du développement en tissu diffus. La vie est un processus d'essai et d'erreur : aucune certitude ne peut être considérée comme acquise, surtout dans ce champ éminemment mouvant qu'est

la gestion de l'espace des sociétés humaines.

Il revient en quelque sorte à l'aménagement durable de dépasser les deux écueils qui ont marqué l'urbanisation des soixante dernières années : la rigidité et le manque de diversité de l'urbanisme fonctionnaliste des Trente Glorieuses, la désorganisation et le gaspillage de l'espace du développement diffus des trente années qui ont suivi. ■

NOTES

1. Voir « Les non-dits du Grenelle », Richard Trapitzine, *Études Foncières* n° 143, janv.-fév. 2010.
2. Cf. *La maîtrise d'ouvrage urbaine*, sous la direction de Jean Frébault, Éditions du Moniteur, 2005.
3. Cf. l'enquête « Crises et Mutations », réalisée à la demande du Club Ville Aménagement, disponible sur le site www.club-ville-amenagement.asso.fr
4. Voir le thème n° 5 du référentiel établi par l'association HQE : « Pour la réalisation d'opérations d'aménagement durable : la démarche HQE aménagement ».

La construction collective d'un référentiel d'action pour la ville durable est également l'occasion de soulever d'intéressantes questions touchant à la mise en réseau, à la gouvernance et, d'une manière générale, aux approches contrastées des villes européennes en matière de développement urbain durable. Explications et propositions issues d'un groupe de travail européen ad hoc.



UN RÉFÉRENTIEL, D'ACTION EUROPÉEN POUR LA VILLE DURABLE

PAR BRIGITTE BARIOL

Directrice générale d'Epures, l'agence d'urbanisme de la région stéphanoise, elle préside le groupe de travail européen chargé de construire le « cadre de référence pour la ville durable », dont le pilotage a été confié au ministère français chargé du Développement durable.

Les villes et les espaces urbains concentrent les plus grandes contradictions économiques, sociales et environnementales : c'est donc dans et par elles que les solutions pour une ville plus durable sont à déterminer. Ce sont d'ailleurs les villes et les agglomérations qui vont, pour une large part, mettre en œuvre les engagements des États membres et l'Union européenne en faveur de la cohésion, de la sortie de la crise économique, de la préservation des ressources et de la lutte contre les changements climatiques.



Copenhague (Danemark) a accueilli en 2009 le Sommet des Nations Unies sur le climat.

DES ENJEUX PARTAGÉS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE

Le développement durable est un principe fondamental de l'Union européenne, mais aussi une figure clef de la politique communautaire de cohésion. Même si l'Union n'a pas de compétence directe en matière de développement urbain, un processus progressif de coopération à tous les niveaux entre les États membres, l'Union européenne et les villes a été engagé, depuis les initiatives Urban jusqu'aux engagements des États membres figurant dans la Charte de Leipzig et dans la Déclaration de Marseille.

La Charte de Leipzig, signée par les ministres européens chargés du développement urbain en avril 2007, reconnaît le rôle des villes et des autorités locales en faveur de la cohésion territoriale. Elle fixe des principes pour un développement urbain durable, notamment la mise en œuvre de politiques urbaines intégrées et l'attention à porter aux quartiers urbains défavorisés. Elle énonce notamment des préconisations sur la qualité des espaces publics, l'efficacité énergétique, les rôles de l'économie locale, de l'éducation et d'un système de transport urbain performant et accessible à tous.

Par la Déclaration de Marseille, signée en novembre 2008, les mêmes ministres ont souligné les enjeux croissants du changement climatique et de la préservation des ressources. Ils ont également approuvé la formalisation d'un « cadre de référence de la ville européenne durable et

solidaire » pour traduire les principes de la charte de Leipzig dans un outil opérationnel « *transversal, flexible et ouvert* », qui ne soit pas normatif mais adaptable aux différents contextes locaux.

Le ministère français de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer a assuré le pilotage de l'élaboration d'un « prototype » pour un tel cadre de référence de la ville durable européenne, en lien avec les États membres, l'Union européenne, les associations européennes de collectivités, un groupe de travail de villes membres du réseau URBACT (appelé à tester l'outil) et des groupes supports nationaux dont la vocation est de favoriser l'adaptation et la diffusion de l'outil dans chaque pays.

DES VILLES PIONNIÈRES

Mais les villes n'ont pas attendu les engagements des États membres et de l'Union européenne pour engager elles-mêmes des politiques urbaines durables. Elles ont souvent été pionnières de l'approche intégrée dans le cadre de démarches d'agenda 21 ou de stratégie urbaine. Il s'agit pour elles de déterminer des réponses adaptées à une économie mondialisée en crise, d'offrir une réelle qualité de vie à leurs habitants et de favoriser la cohésion sociale tout en répondant aux défis environnementaux planétaires. La diversité de leurs approches montre que le « modèle idéal » de la ville durable n'existe pas. C'est à chaque territoire de définir sa propre trajectoire vers un mode de développement soutenable et d'élaborer les solutions originales pour en dépasser les contradictions. Si les trajectoires vers un développement urbain durable sont multiples, des facteurs récurrents de réussite se dessinent : une vision politique ambitieuse, des valeurs partagées traduites dans une stratégie à long terme et une certaine réactivité aux événements, une association des acteurs et des habitants...

Les grandes villes ont déjà développé des outils et ceux-ci sont d'une grande diversité, comme en témoigne l'étude réalisée par le Certu¹ sur plus de soixante-dix référentiels ●●●



Breda (Pays-Bas) est souvent mentionnée comme une ville équilibrée au plan environnemental et social.

••• de villes en Europe. Breda (Pays-Bas) a ainsi mis en place un outil global qui lui permet, pour chaque projet urbain, de choisir des objectifs de durabilité, tant techniques et mesurables – comme la performance énergétique – que qualitatifs et sociaux². La ville de Malaga (Espagne) a pour sa part créé une structure de formation des habitants et des acteurs locaux pour faciliter la participation citoyenne à la construction de la stratégie urbaine et des projets. Göteborg, en Suède, se dote chaque année d'un budget construit sur une logique d'équilibre entre les différents piliers du développement et met en place une approche intégrée des programmes d'aménagement. Les principes qui se retrouvent dans les référentiels de ces villes sont à la fois intersectoriels, situés à toutes les échelles et participatifs. Ce sont des outils de questionnement fondés sur des critères de développement durable, mais aussi des instruments d'évaluation et des indicateurs permettant de mesurer les progrès réalisés et capables, le cas échéant, d'aider à réorienter l'action publique.

POUR UNE VILLE EUROPÉENNE « DURABLE ET SOLIDAIRE »

La structure du « cadre de référence » européen s'inspire de ces différents référentiels. Elle comporte plusieurs parties, ciblées sur les différents objectifs et utilisateurs potentiels. Il est en effet essentiel de pouvoir utiliser cet outil dans des contextes divers et à partir de points de vue contrastés : celui de l' élu à la recherche de l'évaluation synthétique d'une stratégie globale, celui des services de collectivités locales recherchant un mode opératoire pour une politique publique ou un projet, ou encore une approche privilégiant le dialogue avec les acteurs locaux.

Le « cadre de référence » formalise ainsi un outil organisé autour de vingt-cinq questions clés et d'une centaine de questions plus opérationnelles, issues de la Charte de Leipzig ou d'autres engagements partagés à l'échelle européenne. Cet outil met en évidence les inter-relations, contradictions ou synergies possibles. Il propose un ensemble d'exemples et d'indicateurs dans lesquels il sera possible de puiser. Chaque utilisateur a en effet vocation à « naviguer » dans son arborescence en fonction de ses besoins propres. Mais il est également prévu le développement d'une partie plus interactive qui facilitera la mise en réseau des utilisateurs.



Malaga (Espagne) forme ses habitants pour faciliter leur participation à la construction des projets urbains.

DES ENJEUX DE MISE EN RÉSEAU ET DE GOUVERNANCE

Quelle est la valeur ajoutée d'un tel « cadre de référence » partagé à l'échelle européenne, avec toute la complexité d'un outil initié à cette échelle ? À qui s'adresse-t-il ? En quoi est-il susceptible d'intéresser les collectivités locales ? En Europe, les villes qui ont mis en œuvre des outils performants restent malgré tout une minorité de grandes collectivités dotées d'une ingénierie performante. Beaucoup de villes petites ou moyennes ne disposent pas de ces moyens. Pour éviter le risque d'une Europe des villes « à deux vitesses », l'idée est de mettre un outil simple et gratuit au service des autorités locales, de façon à faciliter leurs politiques de développement urbain intégré. Les villes et les agglomérations sont par ailleurs en quête d'exemples, d'échanges, de mise en réseau. C'est déjà en partie le cas grâce aux réseaux européens de collectivités existants, mais cette démarche ne doit pas se limiter au cercle des grandes collectivités et de leurs experts. En effet, le succès de ce processus et du « cadre de référence » résidera avant tout dans son appropriation et dans sa diffusion par les différents acteurs, et aussi dans leur capacité à le faire vivre dans la durée. Le rôle des groupes supports nationaux et des réseaux de collectivités et professionnels, tant européens que nationaux, est donc essentiel dans ce domaine.

Enfin, l'enjeu est de construire des processus et des outils partagés entre collectivités locales, États membres et Union européenne pour développer une approche « holistique » et faire reconnaître le rôle des villes dans la mise en œuvre de la politique de cohésion territoriale européenne et des engagements communs (quartiers défavorisés, changement climatique...). Ce qui suppose des modes de gouvernance innovants, à imaginer et à mettre en place entre ces différents acteurs. ■

NOTES

1. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques www.certu.fr
2. Cf. le document introductif « Europe : le génie des villes », TechniCités, supplément au n° 175 du 23 sept. 2009, p. 62-63.

De Brest à Marseille, en passant par les agglomérations lilloise et nantaise, la relation entre ville et nature semble évoluer positivement, si l'on en croit la floraison des initiatives, plus ou moins récentes, dans ce domaine¹. À Metz, le parc de la Seille, non loin du nouveau Centre Pompidou, a également la faveur des promeneurs. Visite accompagnée...



ZOOM

Les villes françaises renouent avec leur nature

Les initiatives se multiplient dans la plupart des agglomérations françaises qui visent à retrouver une relation plus équilibrée entre ville et nature. L'imagination n'est pas en reste, et les lieux les plus inattendus sont désormais l'objet d'une « reconquête naturelle », tout de même guidée par la main des hommes de l'art. À Brest, par exemple, la création d'un parc à l'échelle de l'agglomération sur le site d'une ancienne carrière fait écho, à plus petite échelle, à l'aménagement d'un jardin suspendu sur le toit de l'ancienne base sous-marine, qui a permis la colonisation par des oiseaux et d'autres espèces animales. À Marseille, le Parc naturel national des Calanques entre Marseille et Cassis – le premier parc périurbain en Europe –, en gestation depuis 1999, est désormais créé. Il est géré par un groupement d'intérêt public où sont associés notamment l'État, les collectivités territoriales, le monde associatif et des propriétaires privés. Et à Lambersart (Nord), la mise en place d'un « triangle d'or » pour la nature fait école dans l'agglomération lilloise : pose de nichoirs pour les oiseaux, les petits mammifères ou les insectes, plantation d'une haie le long de la rue de Lille, création d'une prairie fleurie et d'une zone de fauche différée, plantation d'un verger éducatif et d'un chêne symbolisant l'Europe...

Un autre exemple, la ZAC des Perrières, à La Chapelle-sur-Erdre, dans l'agglomération nantaise, vaut le détour. Situé dans un secteur à forte croissance démographique de la banlieue nord de Nantes et où le prix du foncier demeure élevé, le projet couvre en partie une zone inondable, qui sera conservée en prairie humide. Un millier de nouveaux logements (dont 40 % à caractère social) seront construits. Vingt hectares d'espaces verts seront préservés dans ce quartier qui sera relié au centre de l'agglomération par la future ligne de tram-train (en projet). Cette démarche globale a été primée en 2009, au titre de la « biodiversité/nature en ville », dans le cadre du palmarès national « Ville durable ». ...



Un espace rendu à la nature dans le quartier de la Mabilais, à Rennes.

●●● Un parc urbain original à Metz

Le parc de la Seille bénéficie également d'une certaine notoriété. Voisin du nouveau Centre Pompidou de Metz inauguré il y a quelques mois, il accueille également la « Flamme de la Liberté », une sculpture monumentale de vingt et un mètres de haut, dorée à l'or fin, qui commémore l'anniversaire du traité d'amitié entre la France et le Japon... Achievé en 2002, ce parc est, par sa taille, le second de l'agglomération messine. Aménagé sur l'ancien site d'accueil de la foire de mai et du parc d'exposition de la ville, après démolition des anciens bâtiments (recyclés à près de 100 %), délimité par une piscine et le nouveau palais omnisports de Metz, il a pour vocation d'être à la fois un lieu de promenade, un espace de développement de la biodiversité et un site de « gestion raisonnée » des eaux pluviales.

Aménagé par le paysagiste Jacques Coulon, cet espace de vingt hectares constitue le trait d'union entre plusieurs quartiers, la gare et le quartier de

l'Amphithéâtre, s'inscrivant dans la continuité de la « coulée verte » qui relie Magny au centre de Metz. Longue de trois cents mètres, l'île de la Seille, inondable et non accessible aux piétons, est devenue le territoire privilégié de la faune et de la flore, offrant un spectacle permanent aux promeneurs depuis les berges au gré des saisons et des variations du niveau de l'eau. Les eaux pluviales, qui seront collectées dans le quartier de l'Amphithéâtre, s'écouleront à travers une roselière de 2000 m², puis d'une sorte de lagune, avant de rejoindre une prairie humide puis la Seille. Cet ensemble sera chargé de dépolluer les eaux de ruissellement et de les restituer au milieu après un traitement naturel. Les espèces végétales implantées ont ainsi été choisies en fonction de leurs capacités d'absorption des polluants et de leur intérêt patrimonial.

Quant à la végétalisation du parc, elle respecte le principe de biodiversité avec plus de deux cents espèces d'arbres et d'arbustes différentes et la plantation de près de trente mille plantes vivaces... Enfin, des vignes et une houblonnière ont été reconstituées en guise de clin d'œil au passé viticole et aux brasseries messines. Les services techniques de la ville se chargent d'ailleurs des vendanges. Enfin, l'agrément du parc en journée est complété en soirée par un éclairage original, car la plupart des luminaires et des éléments de mobilier du parc ont été conçus en bois. Un aménagement qui sera particulièrement apprécié en été. Car peu à peu, de jardins partagés en lieux de biodiversité, les habitants des villes apprennent à retrouver leur nature... ■

Pierre Gras

NOTES

1. Sources : FNAU, Aguram, MEEDDM (Palmarès « Plan ville durable »), presse.
2. Dû aux architectes Shigeru Ban et Jean de Gastines (avec Philip Gumuchdjian Architects).



La « Flamme de la liberté » orne le nouveau parc urbain de la Seille, à Metz.

Les expériences se multiplient ces dernières années dans l'agglomération rennaise, à la recherche d'une « ville équilibrée » associant densité urbaine, mixité sociale et diversité des formes architecturales. De Saint-Jacques-de-la-Lande à Rennes, en passant par le futur « écoquartier » de La Courrouze, c'est un « urbanisme construit par le paysage » qui émerge...¹

Rennes fait le pari d'une « ville sans banlieue »

Plusieurs de ces opérations sont en cours ou en voie d'achèvement, qui offrent toute la gamme des solutions proposées sur une période d'une vingtaine d'années. La plus ancienne – et la plus radicale par son parti pris d'aménagement – est assurément celle de Saint-Jacques-de-la-Lande, dont l'ancien maire, Daniel Delaveau, est aujourd'hui celui de Rennes et le président de Rennes Métropole. Si l'opération de la Morinais, qui a pris place dans les années quatre-vingt-dix entre la rocade, le centre-bourg ancien et l'aéroport de Rennes sur d'anciens terrains agricoles, a fait l'objet de nombreuses publications, c'est moins pour la notoriété de cette petite ville (10 000 habitants aujourd'hui) que par les choix d'urbanisme qui y ont été conduits, non sans volontarisme. Situé au centre géographique de la commune, à proximité des coteaux de la Maltière et du lotissement de la Chevrolais, ce projet très dessiné, au plan orthogonal, dû à l'architecte urbaniste Jean-Pierre Pranas-Descours, avait pour ambition de constituer le « nouveau centre-ville » de Saint-Jacques. Comportant une certaine diversité d'habitat – immeubles collectifs, maisons en bande, maisons individuelles, logements en accession à la propriété et logements sociaux – et un rapport original à son environnement, le quartier se présente comme une « ville nouvelle » qui compte déjà plus de 3 000 habitants. Mais il a comme intérêt de montrer que la densité urbaine n'est pas forcément synonyme de monotonie ni de tours ou de barres répétitives. La méthode consistant à faire appel à un architecte différent pour chaque îlot n'y est pas pour rien, même s'il manque aujourd'hui une animation urbaine permanente que la présence de commerces et d'activités plus diversifiées provoquerait peut-être dans ce quartier bien équipé pour durer.

Un « écoquartier » sur une ancienne friche militaire

Le secteur de La Courrouze, non loin de là, est également en pleine évolution. Cette friche urbaine d'origine ...

ZOOM





La reconquête des berges de la Vilaine est un nouvel élément d'urbanité dans cette partie du centre de Rennes.

On y reconnaît la « patte » d'Alexandre Chemetoff qui, tout en préservant une diversité de l'architecture et des « ambiances urbaines », garantit la mixité de la population dont témoigne la présence de nombreux logements sociaux. La reconquête des berges du fleuve est l'objectif essentiel de cette opération d'aménagement lancée en 1990. Il s'agissait au départ de réorganiser deux quartiers, celui du Mail et la Mabilais. La qualité du site, avec son kilomètre de berges de part et d'autre, est vite apparue aux acteurs du projet. À cette vision nouvelle se sont appliqués de nouveaux principes : un programme a ainsi été assigné à chaque quartier – immeubles à construire, nombre de logements aidés à réaliser, immeubles à conserver, immeubles à démolir... Au total, 1 650 logements ont été réalisés, ainsi qu'un certain nombre de commerces et d'équipements en rez-de-chaussée. L'achèvement de ce programme s'effectue désormais dans le cadre d'un projet d'ensemble destiné, selon Rennes Métropole, à « donner une unité de paysage » et à « modeler un cadre de vie » des deux côtés de la rivière, le « plaisir de vivre la ville » en constituant la toile de fond.

●●● militaire de près de 90 hectares accueille une opération d'aménagement ambitieuse dont émerge déjà le futur siège régional du Crédit agricole et quelques programmes de bureaux. Ces premières constructions constituent l'amorce d'un prochain « morceau de ville » dont l'offre de logement ne sera pas la moindre, puisqu'il accueillera 4 700 logements et environ dix mille habitants d'ici à 2020. Un véritable « écoquartier » trouve ainsi place sur des terrains boisés (40 hectares) situés à une égale proximité du centre de Rennes et de Saint-Jacques-de-la-Lande. Les urbanistes italiens Bernardo Secchi et Paola Vigano en ont élaboré le « plan-guide » avec le paysagiste Charles Dard. Ce plan prévoit une « coexistence nouvelle », selon leur expression, entre deux éléments jugés conflictuels il y a encore peu de temps : la ville et la campagne. ZAC communautaire dont l'aménagement a été confié à la société d'économie mixte Territoires, La Courrouze est donc un projet emblématique pour l'agglomération, et singulièrement pour Rennes Métropole. Mais les deux communes concernées participeront bien évidemment au choix des « services de proximité » qui seront bientôt proposés aux habitants².

Les berges de la Vilaine renaissent.

À Rennes, enfin, les bords de la Vilaine, longtemps délaissés, renaissent à leur tour. La ZAC de la Mabilais combine ainsi renouvellement urbain et traitement des berges au bénéfice d'une opération qui permet à cette partie du centre de Rennes de trouver une nouvelle fonctionnalité. Les espaces publics sont traités avec soin, dans un rapport entre ville et nature qui ne laisse pas indifférent le visiteur.



Pour le quartier de la Morinais, Saint-Jacques de la Lande a opté pour un urbanisme de centre-ville doté de nombreux espaces verts.

Ces diverses opérations ne constituent pas pour autant des « isolats » dans la ville, puisque, comme le rappelle l'Audiar, quelque vingt-cinq ZAC ont été lancées au cours de ces dernières années dans l'agglomération sur la base d'une approche systémique du développement durable, qualifiée ici du doux nom d'ADDOU³.

Car il s'agit pour Rennes, qui a approuvé fin 2007 un SCoT plutôt volontariste en termes de densité urbaine, de réaliser le pari d'une « ville sans banlieue », reposant sur un ensemble de « pôles urbains » équilibrés, dont il reste toutefois à traiter une dimension incontournable : celle de la mobilité durable. ■

Pierre Gras

NOTES

1. Titre de l'une des visites proposées par l'agence d'urbanisme de Rennes au cours de la prochaine rencontre des agences (lire programme en pages 54-55).
2. Davantage d'informations sur le site www.lacourrouze.fr
3. Approche développement durable des opérations d'urbanisme.





LA VILLE DURABLE DANS LES TRAVAUX DES AGENCES D'URBANISME

BIBLIOGRAPHIE



Les documentalistes du réseau FNAU ont sélectionné, parmi les travaux récents des agences d'urbanisme, les études illustrant le thème de la rencontre annuelle des agences d'urbanisme. Cette sélection a été réalisée par le Club Doc FNAU et coordonnée par Nathalie Laborde-Milaa (Audiar).

BÉTHUNE, UNE VILLE QUI S'INVENTE

Béthune a été sélectionnée par la DIACT, parmi vingt autres villes moyennes, afin de questionner son rôle de « pôle structurant » du sud de l'aire métropolitaine lilloise. Le renouvellement urbain est au cœur de la stratégie de la ville qui souhaite traiter en priorité ses délaissés urbains pour tisser un véritable projet urbain autour du quartier de la gare. L'expérimentation a permis d'explorer la piste de la nature en ville, gage de qualité urbaine et d'attractivité pour Béthune. « Un fil vert » pour repenser l'aménagement de la ville.

■ Le projet urbain de Béthune, dans le cadre de l'expérimentation DIACT « Villes moyennes »

Agence d'urbanisme de l'arrondissement de Béthune - Béthune, Aulab, 2009, 50 p.

POUR UNE CROISSANCE URBAINE DURABLE EN GIRONDE

Les prévisions en matière environnementale et énergétique ne laissent aucun doute quant à la nécessité de promouvoir une approche plus durable du développement des territoires girondins et d'adapter nos comportements aux évolutions prévisibles. Cet ouvrage interroge plusieurs pistes autour de trois orientations majeures : le renforcement de l'attractivité des noyaux urbains existants, le réaménagement des couronnes périphériques en y développant les polarités, la structuration et la contenance de l'urbanisation en milieu rural.

■ Pour une croissance urbaine durable en Gironde. Outil d'aide à l'élaboration de projets

Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine - Bordeaux, Aurba, 2009, 95 p.

QUARTIER DURABLE DU RODY À BREST

Le secteur du Rody occupe une position remarquable dans l'agglomération brestoïse. Il offre une surface de plus de 400 ha, dominant la rade de Brest et dont 30 ha sont classés en zone AU dans le PLU, à dominante habitat. Il s'agit d'en faire un nouveau quartier durable d'ambition métropolitaine permettant de répondre aux besoins croissants en logements de l'agglomération. Peuplé à terme de 8 à 10 000 habitants, il bénéficiera d'un site urbain exceptionnel branché sur la trame verte et bleue d'agglomération.

■ Quartier durable du Rody

Agence de développement et d'urbanisme du pays de Brest - Brest, Adeupa de Brest, 2010 (en cours).

LA TRAME VERTE ET BLEUE DE CAEN MÉTROPOLE

Dans le cadre de l'élaboration du SCoT, l'Agence d'études d'Urbanisme de Caen Métropole a engagé, au printemps 2008, une réflexion sur les continuités écologiques, puis une étude de définition de l'armature écologique du territoire : la trame verte et bleue de Caen Métropole. Cette étude a permis de connaître plus précisément le potentiel « naturel » du territoire de l'agglomération et d'identifier les secteurs à enjeux, d'intégrer les perspectives de développement urbain en tenant compte de la biodiversité et des espaces de nature (principe de précaution) et enfin de se doter d'un outil d'évaluation environnementale.

■ La trame verte et bleue du territoire de Caen Métropole

Agence d'études d'urbanisme de Caen Métropole - Caen, Aucame, 2010, 48 p.

ÉCOCITÉ CLERMONT MÉTROPOLE

La sélection du territoire clermontois parmi les treize lauréats de la démarche ÉcoCité offre une opportunité précieuse de réfléchir et de fabriquer une « ville désirée », avec l'ambition de préparer par l'innovation d'aujourd'hui, les standards de la ville de demain : durable et solidaire. La perspective de l'arrivée du TGV contribuera à la fabrication de cette « ville désirée », à travers l'amélioration de son attractivité et de son rayonnement territorial.

■ EcoCités : fabriquer le standard de la ville de demain durable et solidaire ; dossier de candidature

Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole - Clermont-Ferrand, Agence Clermont Métropole, 2009, 46 p.



CONSTRUIRE DES QUARTIERS DURABLES DANS LA RÉGION FLANDRE-DUNKERQUE

À la fois pratique et pédagogique, cette publication pose les enjeux, propose des actions, décrit les outils de planification et les leviers opérationnels à mettre en œuvre, présente des méthodes de gouvernance et de conduite de projet, ainsi que les principales ressources. Chaque fiche est illustrée d'exemples choisis sur le territoire de la région Flandre-Dunkerque, dans les villes et villages, à l'échelle d'un quartier, d'un îlot ou d'un bâtiment.

■ Construire des quartiers durables dans la région Flandre-Dunkerque

Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque - Dunkerque, AGUR, 2009, 15 fiches + panneaux d'exposition en accompagnement (disponible sur demande)

LE CHRONOAMÉNAGEMENT, UN DÉFI POUR LA VILLE DURABLE

Le défi est de parvenir à un aménagement où désir et raison s'entendent pour limiter l'étalement urbain, s'accorder avec le Grenelle de l'environnement et fabriquer « le territoire que nous voulons », avec notamment « des autoroutes apaisées à haut niveau de service ». Croisant témoignages et débats d'experts, cet ouvrage propose un état des lieux sur quatre années de questionnements et travaux en collaboration avec des élus, professionnels et chercheurs de domaines variés.

■ Chronoaménagement et autoroute autrement : la proximité au secours du territoire

Agence d'urbanisme de la région grenobloise - Lyon, Certu, 2009, 200 p.

COMMENT TRAITER LES FRONTS URBAINS ?

Ce numéro traite des liens physiques et paysagers à nouer entre ville et campagne, entre espaces bâtis et espaces ouverts. Il aborde la manière de marquer ou de fondre les transitions, lesquelles représentent quelque 13 000 kilomètres de linéaire à gérer en Ile-de-France. L'enjeu est d'établir une articulation, durablement équilibrée et pérenne, entre ces milieux, après réflexion portant conjointement sur l'espace urbain et sur l'espace rural, intégrant l'ensemble des espaces ouverts, espaces verts, agricoles, boisés ou naturels.

■ Comment traiter les fronts urbains ? Les Carnets pratiques n° 3

Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Ile-de-France - Paris, IAU-IDF, 2010, 56 p.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LE SCOT

Cette étude tente d'éprouver une méthode d'évaluation pour le SCOT du Pays de Lorient. Elle doit permettre d'apprécier les effets des orientations choisies pour éclairer d'éventuels besoins de réorientation, d'ajustement, voire d'abandon, de la politique mise en œuvre. Cette étude réalisée en 2005, en cours d'élaboration du SCOT, préfigure les travaux actuels sur l'évaluation et la mise en place d'un tableau de bord du SCOT.

■ Le développement durable dans le SCOT

Agence de développement économique du Pays de Lorient, Syndicat mixte pour le schéma de cohérence territoriale du Pays de Lorient, 2005, 3 livrets, 90 p.

PROTECTION DES ESPACES NATURELS ET PÉRIURBAINS SUR LE SCOT LYONNAIS

Le département du Rhône, soucieux de la menace qui pèse sur la pérennité de l'activité agricole et des ressources environnementales, a pris la compétence dédiée à la protection des espaces agricoles et naturels périurbains. Un programme d'actions associé au périmètre de protection définit des orientations de gestion. Les travaux d'analyse et de diagnostic sont réalisés par l'Agence d'urbanisme ainsi que des propositions et pistes d'action formulées et validées au cours des séances de concertation avec l'ensemble des acteurs.

■ PENAP : protection des espaces naturels et périurbains : politique départementale de protection et de valorisation des espaces naturels et agricoles périurbains sur le territoire du Scot de l'agglomération lyonnaise.

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise - Lyon, Urbalyon, 2009, 125 p.

TRENTE ANS D'URBANISATION EN ALSACE

Ce rapport permet de mesurer le rythme de la consommation foncière en Alsace. Il se donne comme objectif d'appréhender l'étalement urbain à travers plusieurs entrées thématiques : la destination de cette consommation foncière ; les logements et la dynamique de la construction neuve ; l'évolution de la population et des emplois ; les structures démographiques et leur évolution ; les ressorts des dynamiques migratoires.

■ 30 ans d'urbanisation en Alsace. Consommation foncière et fonctionnement du territoire

Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, Agence d'urbanisme de la région mulhousienne - Strasbourg/Mulhouse, ADEUS/AURM, 2007, 114 p.

ÉTABLIR UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DURABLE À MONTIGNY-LES-METZ : ENJEUX ET PROPOSITIONS

Dans le cadre de son projet de ville « Montigny 2020 », la municipalité de Montigny-lès-Metz souhaite se doter d'un projet de développement et d'urbanisme durable. L'année 2008 a été l'occasion de réfléchir à la mise en place d'une démarche permettant de conduire à l'élaboration de ce projet.

■ Établir un projet de développement et d'urbanisme durable à Montigny-lès-Metz : enjeux et propositions

Agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle - Metz, Aguram, 2009, 48 p.

MULHOUSE : UN EXERCICE DE PROSPECTIVE TERRITORIALE

De 2008 à fin 2009, une dizaine de villes et d'agglomérations ont conduit un travail de prospective territoriale appliquée aux territoires urbains sensibles, à la suite d'un appel à projets de la mission Prospective et Stratégie du secrétariat général du Comité interministériel des villes (ex-DIV). La ville de Mulhouse a envisagé l'avenir du quartier « Drouot-Barbanègre ». Le groupe de travail constitué a permis d'identifier seize variables influentes à partir desquelles cinq types de scénarios prospectifs ont été élaborés. Cette étude constitue un outil de connaissance et d'aide à la décision qui doit permettre aux pouvoirs publics d'agir et d'actionner les bons leviers.

■ Exercice de prospective territoriale appliquée au quartier Drouot

Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne - Mulhouse, AURM, 2009, 94 p.

DYNAMISER L'AGRICULTURE DANS L'AIRE URBAINE BELFORT-MONTBÉLIARD-HÉRICOURT-DELLE

Les espaces agricoles du Pays de Montbéliard couvrent 3 000 ha, soit 20 % du territoire. 34 exploitations ont leur siège dans l'agglomération, dont trente seront pérennes à plus de cinq ans. Les surfaces agricoles diminuent régulièrement (- 350 ha depuis vingt ans). Maintenir l'activité agricole est donc un enjeu majeur pour le territoire : un chantier s'ouvre afin que l'agriculture constitue un outil de développement durable (structuration d'une filière économiquement viable, aménagement, préservation et valorisation des espaces...).

■ Dynamiser l'agriculture dans l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle : un enjeu de développement économique et de cadre de vie

Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard - Montbéliard, ADU, 2009, 16 p.

6^E PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT DURABLE DU GRAND NANCY

Pionnier en matière de programmation intercommunale de l'habitat depuis plus de trente ans, le Grand Nancy se positionne pour expérimenter sur son territoire une nouvelle génération de PLH, intégrant davantage la notion de « ville durable » en lien avec les objectifs des lois issues des travaux du Grenelle. Ce projet expérimental validé par le MEEDDM s'appuiera sur les travaux d'un « groupe projet » national chargé de réfléchir aux axes d'innovation. Un diagnostic permettant de dresser une vision réactualisée des enjeux de la politique locale de l'habitat a été réalisé en 2009.

■ 6^e Programme local de l'habitat durable du Grand Nancy

Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Aire urbaine Nancéenne - Nancy, Aduan.

NANTES SAINT-NAZAIRE, UNE ÉCO-MÉTROPOLE LABELLISÉE

La métropole Nantes Saint-Nazaire a été retenue lors de l'appel à projet national « ÉcoCités » dont le but est de promouvoir les villes durables au travers de stratégies de développement urbain exemplaires. Cette reconnaissance consacre la politique de « Grand Territoire » qu'est celle de la métropole, engagée lors des travaux du SCOT métropolitain et à laquelle l'Auran participe activement. Au-delà des périmètres institutionnels, le projet intègre la rive sud de l'estuaire, dont l'Auran réalise actuellement le SCOT.

■ Éco-métropole Nantes Saint-Nazaire : construire la ville autour du fleuve

SCOT Métropole, Nantes Métropole, Carene, Samoa, Auran, Adrn - Nantes, Scot Métropole, 2009, 45 p.

VERS UN CONTRAT D'AXE, LE LONG DE LA VOIE FERRÉE RELIANT ALÈS À NÎMES

Les agglomérations d'Alès et de Nîmes réunies en association proposent aux acteurs du territoire dans le cadre d'un programme cofinancé par l'Europe, d'accompagner la modernisation de leur infrastructure ferroviaire. L'étude fédère les partenaires autour d'enjeux tous issus de l'articulation entre développement urbain et offre de transport ferroviaire, première phase d'un contrat d'axe qui engagera les partenaires à mettre en œuvre un projet partagé d'organisation du territoire.

■ Le contrat d'axe Alès-Nîmes, t. 1 : diagnostics et enjeux - territoires et mobilités

Agence d'urbanisme et de développement des régions nîmoise et alésienne - Nîmes, AUDRNA, 2010, (en cours).

CANAL DE L'OURCQ : VERS UN DÉVELOPPEMENT PARTAGÉ AVEC LES COMMUNES RIVERAINES

Réalisé au début du XIX^e siècle, le canal de l'Ourcq alimente Paris en eau non potable. Il représente aujourd'hui un potentiel de mutation importante au cœur de la Seine-Saint-Denis. La moitié des terrains riverains du canal sont susceptibles d'accueillir à moyen terme des projets d'aménagement qui vont façonner un nouveau paysage. L'Apur livre un diagnostic des potentiels de développement sur un linéaire de 12 kilomètres, de Paris à Sevran, visant à fédérer les acteurs autour d'une vision partagée et cohérente du devenir du canal.

■ Construire autour du canal de l'Ourcq. Où, quoi, comment ? Éléments de réflexion. État des lieux. Situation actuelle et enjeux par commune.

Atelier parisien d'urbanisme - Paris, Apur, 2009, 49 + 47 + 117 p.

REIMS 2020

Suite au concours d'architecture « Reims 2020 », au cours duquel la communauté d'agglomération a demandé à trois équipes menées par des architectes-urbanistes renommés (Devillers, Fortier, Panerai) de proposer des projets de développement pour l'agglomération rémoise, l'Agence d'urbanisme de Reims a été chargée conjointement avec la Direction du développement durable de Reims Métropole d'évaluer la conformité des projets proposés aux exigences du développement durable. L'Agence d'urbanisme de Reims s'est appuyée pour construire sa grille de lecture sur les quatre grands axes de l'agenda 21 local.

■ Évaluation des projets Reims 2020 au regard des enjeux du développement durable

Agence d'urbanisme de développement et de prospective de la région de Reims - Reims, Audrr, 2010, 30 p.

BARO'MÉTROPOLE DE L'AGGLOMÉRATION RENNAISE

Dans le cadre de son agenda 21, Rennes Métropole a adopté en novembre 2006 son projet communautaire qui définit les orientations structurantes pour le territoire à l'horizon 2020. En complément, les élus ont souhaité se doter d'un outil de suivi de la durabilité du développement. Ce document réalisé avec les services de Rennes Métropole regroupe plus de 150 indicateurs permettant de suivre et de piloter cette stratégie de développement durable. Chacune des quinze thématiques abordées situe Rennes Métropole en référence à des métropoles comparables et présente des indicateurs spécifiques. Le Baro'Métropole a reçu le prix « Territoria » (bronze) 2009 remis par l'Observatoire national de l'innovation publique.

■ Baro'Métropole, notre territoire à la loupe

Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise - Rennes, Audiar, 2009, 42 p.

ÉTALEMENT URBAIN ET CÔÛT DE LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE EN RÉGION NAZAIRIENNE

Cette étude dresse un tableau synthétique des causes de l'étalement urbain : modes de vie et désir d'habitat individuel, pression foncière et immobilière, motorisation des ménages. Dans un contexte de renchérissement du coût des matières premières, le coût de la mobilité peut réinterroger les trajectoires résidentielles et professionnelles. Voit-on s'esquisser des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle ? Quels leviers pour les collectivités ?

■ Étalement urbain et coût de la mobilité individuelle. Document introductif à l'observatoire mobilités - modes de vie

Agence pour le développement durable de la région nazairienne - Saint-Nazaire, Adrn, 2009, 40 p.

CONCEVOIR UN URBANISME ORIENTÉ VERS LE RAIL

Dans le cadre de la recherche-action « Bahn.Ville 2 », des équipes de chercheurs et praticiens allemands et français ont expérimenté de nouvelles façons de faire de l'aménagement et du développement urbain en lien avec les gares. La ligne Saint-Étienne-Firminy a servi de site témoin et d'expérimentation côté français. Quinze fiches synthétisent les enseignements de la démarche destinée à favoriser le développement d'un urbanisme orienté vers le rail...

■ Favoriser le développement d'un urbanisme orienté vers le rail. Comment créer de la ville à partir des gares ?

Agence d'urbanisme de la région stéphanoise, INRETS, CETE Lyon - Lyon, CETE Lyon, 2009, 15 fiches de 4 p.

LA FABRIQUE TOULOUSAINE : CONSTRUIRE LE PROJET URBAIN DE LA MÉTROPOLE

Une ambition urbaine : Toulouse, métropole durable du XXI^e siècle. Ce « carnet d'orientations », présenté sous la forme d'un carnet de voyage, constitue un document d'étape de la Fabrique toulousaine, une démarche de participation innovante, engagée il y a un an par la ville de Toulouse pour construire son projet urbain. Deux lignes de force se dégagent, qui identifient la ville : la connaissance, économie d'avenir, ville créative ; l'eau et ses espaces, patrimoine à vivre.

■ La Fabrique toulousaine - Le carnet des orientations

Mairie de Toulouse, Agence d'urbanisme et d'aménagement du territoire Toulouse aire urbaine - Toulouse, Auat, 2010, 94 p.

ATTRACTIVITÉ DES GARES TER DANS LE SCOT DE L'AGGLOMÉRATION DE TOURS

En 2008, l'Agence d'urbanisme a analysé le niveau d'urbanisation autour des seize gares TER du SCOT (population, emploi, équipements), puis a estimé la zone de rabattement de chacune d'elles. L'objectif était de mettre en évidence une organisation territoriale souvent réalisée indépendamment de la présence des infrastructures ferroviaires qui sont à prendre en compte davantage dans le projet du SCOT.

■ Les gares TER dans le périmètre du SCOT de l'agglomération tourangelle

Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours - Tours, Atu, 2008-2009, 112 + 76 p.

VADE-MECUM POUR UN URBANISME DURABLE DANS LES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES & SUD LANDES

En prolongement d'un cycle de conférences thématiques sur l'urbanisme durable, ce guide pratique aborde le sujet par le biais de questions que se posent les élus pour aménager durablement leur territoire. Conçu comme un aide-mémoire du développement durable, il se compose de 22 fiches qui proposent des réponses concrètes et détaillées mettant en œuvre des solutions propres au Pays Basque, au sud des Landes et au Béarn. C'est aussi un ouvrage de promotion locale : tous les thèmes sont illustrés d'exemples locaux...

■ Vade-mecum pour un urbanisme durable dans les Pyrénées-Atlantiques et le sud des Landes

Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées - Bayonne, Audap, 2010, 100 p.

Programme de la rencontre de Rennes

du 19 au 21
octobre 2010



La ville peut-elle être durable si elle n'est pas également une « ville désirée » qui réponde aux besoins et aux aspirations de tous ? La XXXI^e rencontre nationale des agences d'urbanisme, qui se tiendra à Rennes dans quelques semaines, a décidé de poser la question... et d'y apporter un certain nombre de réponses.

Comment concilier la nécessaire compacité de la ville et le désir de chacun de disposer d'un espace aménagé qui lui soit agréable ? Comment conjuguer la réduction des gaz à effet de serre et le droit à la mobilité pour tous ? Comment mettre en mouvement le renouvellement des ressources naturelles et le désir de mieux-vivre ? Les défis sont immenses et les technologies ne seront pas toujours suffisantes pour y répondre... Il faut donc associer dès à présent à la réflexion l'ensemble des acteurs et surtout mobiliser la population autour du projet d'une « ville partagée ».

Toutes ces questions seront bien sûr au centre des débats de la rencontre de Rennes.

LES GRANDS RENDEZ-VOUS

- **Le mardi 19 octobre** (après-midi) sera consacré à la découverte des différents aspects de l'agglomération rennaise ou de celle de Saint-Malo, suivie d'une grande soirée festive.
- **Le mercredi 20** au matin, la parole sera donnée aux experts lors de la séance d'ouverture, tandis que l'après-midi, des ateliers-visites (voir liste ci-contre) permettront d'approfondir les débats à l'aune d'expériences françaises et étrangères.
- Enfin, **le jeudi 21** sera partagé entre une matinée dédiée à des ateliers-forum reposant sur l'interactivité et faisant appel, sous une forme ludique, aux idées des participants, et une séance de clôture propice aux expressions politiques.

LES THÈMES DES ATELIERS-VISITES ET DES FORUMS

ATELIERS-VISITES : « LES DÉFIS »

- **Produire les formes urbaines de demain (Saint-Jacques-de-la-Lande)** : comment concilier l'aspiration des Français pour la maison individuelle avec les impératifs de densité et de mixité de la ville de demain ?
- **Habitat durable, habitat désirable ? (Mordelles)** : comment offrir à chacun, quelles que soient ses ressources, des logements écologiques et correspondant aux évolutions des modes de vie ?
- **Une nouvelle géographie économique (Les Jardins de l'innovation à Rennes)** : l'économie sera de plus en plus dématérialisée. Les nouvelles technologies changent les manières de travailler et les lieux d'activité. La nouvelle géographie qui en découlera sera-t-elle plus durable ?
- **Sortir de la mobilité carbonée (Usine PSA Peugeot-Citroën à Chartres-de-Bretagne)** : quels seront les rôles respectifs de la voiture individuelle ou partagée (ou du véhicule du futur qui la remplacera), des transports collectifs et des « modes doux » ?
- **L'agriculture, une ressource pour la ville (Pays de Rennes)** : consommer local et de saison, consommer sain ou bio pour vivre mieux, réduire les intermédiaires et mieux rémunérer les producteurs... Comment l'agriculture périurbaine peut-elle accroître la biodiversité et répondre aux besoins de consommation ?
- **Construire de nouvelles solidarités (Stade Rennais)** : devant le développement des inégalités et face aux défis de la ville durable, comment identifier et éviter

une exacerbation des conflits d'intérêts entre jeunes et anciens, riches et pauvres, entre différents territoires ?

ATELIERS-FORUMS : « LES OUTILS »

- **Agir ensemble** : les enjeux du développement durable et la participation de tous à la construction de la ville de demain...
 - **Mobiliser les habitants** : associer les citoyens aux décisions au bénéfice d'une « démocratie des compromis »...
 - **Des stratégies urbaines intégrées** : les outils de la planification urbaine existants ou à inventer pour bâtir la ville de demain...
 - **Piloter la fabrique de la ville** : suivre et évaluer les politiques et les projets qui mènent à un développement plus durable...
 - **Devenir un « intermédiaire »** : les acteurs de l'urbanisme et leur nouvelle posture dans la construction d'une ville partagée...
 - **Coopérer avec les pays en développement** : les savoir-faire et les outils pour fabriquer une ville plus durable « ailleurs »...
- > *Pour tous renseignements, télécharger le programme ou s'inscrire à la rencontre de Rennes : www.audiar.org*

Ce numéro spécial consacré au thème « Ville désirée, ville durable » a été réalisé à partir de contributions d'auteurs, de reportages et d'études de cas, sur la base d'un séminaire organisé à Paris en mars 2010 par la FNAU.

Direction du numéro : Marcel BELLLOT, délégué général de la FNAU, et Alain LALAU-KERALY, directeur adjoint de l'Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise (Audiar).

Conseil éditorial et coordination du numéro : Pierre GRAS
Rédaction et révision des textes : Pierre GRAS, avec Pascale DECRESSAC
Secrétariat de rédaction et iconographie : PGC

La FNAU remercie les auteurs des articles et des illustrations ainsi toutes les personnes et institutions ayant aidé à préparer cette publication ou facilité le travail de la rédaction. Elle rappelle que les textes publiés sous signature n'engagent que leurs auteurs. En revanche, les titres et intertitres sont de la responsabilité de la rédaction.

Crédits photo : DR (p. 4hg, 9, 15b, 18h, 26, 27b, 31, 33, 35, 36, 38, 40b, 46 hg, 44, 45, 48b). Toutes les autres photos sont de Serge Mouraret.

Supplément gratuit au numéro de *Techni.Cités* daté du 8 septembre 2010.

VILLE DÉSIRÉE VILLE DURABLE

*un projet
à partager*

Le développement durable est une valeur commune qui sous-tend les initiatives de tous les acteurs de la société, en France comme en Europe. Appréhendée dans toutes ses dimensions, économique, environnementale, mais aussi culturelle et sociétale, la « ville durable » doit en effet inspirer l'ensemble des politiques publiques, mais aussi séduire les populations à qui elle est destinée et savoir susciter leur désir. Ce thème sera au centre des débats de la XXXI^e rencontre nationale des agences d'urbanisme organisée à Rennes au mois d'octobre prochain, sous le titre « Ville désirée, ville durable, un projet à partager ».

L'émergence du concept de développement durable s'est faite progressivement depuis une trentaine d'années, marquée par les engagements internationaux, du Sommet de la Terre de Rio de Janeiro, en 1992, jusqu'à la Conférence sur le climat à Copenhague en 2009. En France, la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement est une démarche ambitieuse, destinée notamment à mettre conformité avec les exigences du développement durable, le cadre législatif, réglementaire, fiscal et opérationnel des politiques publiques territoriales.

Pour nourrir la réflexion et l'action des villes, la FNAU a organisé en mars dernier un séminaire préparatoire sur ces thèmes, réunissant des experts, universitaires et professionnels, dont on trouvera ici l'essentiel de la matière ainsi que plusieurs éclairages complémentaires destinés à amorcer les débats de Rennes.